



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE CIENCIAS EXATAS E TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA E CIÊNCIAS ATUARIAIS



OZANETE DOS SANTOS

**PERSPECTIVAS DO SEGURO DPVAT NO BRASIL
NOS ANOS DE 2010 A 2018**

São Cristóvão – SE

2019

OZANETE DOS SANTOS

**PERSPECTIVAS DO SEGURO DPVAT NO BRASIL
NOS ANOS DE 2010 A 2018**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Estatística e Ciências Atuariais da Universidade Federal de Sergipe, como parte dos requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Atuariais.

Orientador (a): Prof.^a Dr.^a. Cristiane Toniolo Dias

São Cristóvão – SE

2019

OZANETE DOS SANTOS

**PERSPECTIVAS DO SEGURO DPVAT NO BRASIL
NOS ANOS DE 2010 A 2018**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Estatística e Ciências Atuariais da Universidade Federal de Sergipe, como um dos pré-requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Atuariais.

Aprovado em: ____ de ____ de ____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Cleber Martins Xavier (UFS)

Prof.^a Gislaine Santana Góis (UFS)

Prof.^a Dr.^a Cristiane Toniolo Dias (UFS)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me guardado, me preparado nas dificuldades e por ter me dado paciência, sabedoria e força para superar os obstáculos durante todo esse tempo.

Foram sete anos de muitas lutas, noites mal dormidas e desafios vencidos. Muitos foram os momentos de desânimo, quantos duvidaram de mim... Quantos não foram os espinhos que pisei para chegar até aqui, e Deus, sempre comigo, me guiando, fortalecendo e renovando as minhas forças diariamente.

Agradeço a duas pessoas, primeiramente, em especial, a minha mãe por nunca deixar de acreditar em mim. Em um momento de incerteza e insegurança ela falou “Vai!”, eu fui, e olha aonde cheguei. Obrigada por toda ajuda, e mesmo da sua maneira meio torta, me apoiou em todos os momentos, nunca deixando o esmorecimento tomar conta de mim. Em segundo lugar, ao meu pai, sempre com uma palavra amiga, me aconselhando, me apoiando, sempre preocupado com a cabeça dura aqui.

A minha orientadora Prof.^a Cristiane Toniolo, que apesar dos muitos compromissos, me acolheu e sempre demonstrou preocupação com meu crescimento, obrigada pela paciência, acolhimento e dedicação, seus conselhos me ajudaram muito neste momento.

Aos professores do departamento por contribuírem com o meu desenvolvimento e conhecimento dentro do curso de Ciências Atuariais todos esses anos. Muito obrigada!

Não poderia deixar de mencionar alguns amigos que ganharam meu carinho e respeito durante essa jornada: minha pequena Priscila, Samuel, Thais, Josi, Clarissa, Diego, Rafaela, e Inácio, obrigada por tudo. E um agradecimento singular a minha amiga Cely, agradeço por compartilhar este momento comigo. Obrigada pela paciência, apoio e carinho, e como ela fala: “da UFS para a vida”!

RESUMO

O exorbitante número de veículos em movimentação nas estradas vem gerando para a população brasileira uma menor perspectiva de vida e elevação nos custos sociais e econômicos aplicados no tratamento das vítimas de incidentes, contribuindo de forma significativa para o aumento da renda resultante do recolhimento dos prêmios apurados com o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos de Vias Terrestres. O presente estudo bibliográfico tem como objetivo analisar a importância e as possibilidades do Seguro DPVAT no Brasil nos últimos anos, tendo em vista os motivos que estão envolvidos nos elevados aumentos de compensações quitadas com o seguro obrigatório, relatando sua evolução, competências e particularidades, além da diferenciação entre os seguros obrigatórios e a evolução normativa de atribuição às coberturas de invalidez definitiva, reembolso das despesas médicas e de falecimento pagas aos vitimados de sinistros de trânsito. A pesquisa realizada foi feita através de uma revisão de literatura e de estatística descritiva, sendo que os dados utilizados na pesquisa foram primeiramente apurados na base de informações do DPVAT, seguido pelo Detran/SE, com as estatísticas mensalmente divulgadas dos acidentes de trânsito, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Polícia Rodoviária Federal e Superintendência de Seguros Privados, posteriormente, os dados foram organizados e elaborados demonstrando seus resultados em mapas e gráficos. Por meio de tais dados foram comparadas a evolução da frota brasileira de transportes em movimentação nas estradas e avenidas do Brasil e em Sergipe, as ocorrências de incidentes de trânsito, conforme o grau da gravidade envolvendo os indivíduos do sexo feminino e masculino e foram realizadas comparações das indenizações pagas e as quantias apuradas das arrecadações e compensações quitadas com o DPVAT nos últimos anos. Por fim, através das comparações realizadas com as importâncias verificadas nas arrecadações e compensações pagas pelo seguro, conclui-se que as ações de combate às fraudes vêm colaborando de forma eficaz para reduzir os números de sinistros pagos às vítimas de acidente tornando os recursos mais que suficientes para arcar com as respectivas indenizações.

Palavras-Chave: Incidentes de trânsito. Veículos automobilísticos. DPVAT. Falecimento. Invalidez definitiva.

ABSTRACT

The exorbitant number of vehicles moving on the roads has generated for the Brazilian population a lower perspective of life and increase in social and economic costs applied in the treatment of victims of incidents, contributing significantly to the increase in income resulting from the collection of premiums calculated with the Personal Damage Insurance Caused by Land Way Vehicles. The present bibliographic study aims to analyze the importance and possibilities of DPVAT Insurance in Brazil in recent years, in view of the reasons that are involved in the high increases in compensation paid with compulsory insurance, reporting its evolution, competencies and particularities, in addition to the differentiation between compulsory insurance and the normative evolution of attribution to definitive disability coverage, reimbursement of medical and death expenses paid to victims of claims of Traffic. The research was conducted through a literature and descriptive statistics review, and the data used in the research were first determined in the DPVAT information base, followed by the DMV/SE, with the monthly statistics disclosed of traffic accidents, the Institute of Applied Economic Research, the Federal Highway Police and Superintendence of Private Insurance, subsequently, the data were organized and elaborated demonstrating their results in maps and graphs. Through these data, the evolution of the Brazilian fleet of transport in movement on roads and avenues in Brazil and Sergipe, the occurrences of traffic incidents, according to the degree of severity involving female and male individuals, were compared comparisons of the compensation paid and the amounts determined of the collections and compensation paid with dpvat in recent years. Finally, through the comparisons made with the amounts found in the revenues and compensation paid by insurance, it is concluded that actions to combat fraud has been collaborating effectively to reduce the numbers of claims paid to accident victims making resources more than sufficient to bear their compensation.

Key words: Traffic incidents. Motor vehicles. Dpvat. Death. Definitive disability.

LISTA DE ABREVIATURAS

AACD	Associação de Assistência à Criança Deficiente
ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
APP	Acidentes Pessoais de Passageiros
BC	Banco Central
BNH	Banco Nacional de Habitação
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CC	Código Civil
CCB	Código Civil Brasileiro
CFM	Conselho Nacional de Medicina
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DAC	Departamento de Aviação Civil
DAMS	Despesas de Assistências Médicas e Suplementares
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DPVAT	Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
ENS	Escola Nacional de Seguros
FUNSET	Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito
HGE	Hospital Geral do Estado
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
LAP	Livre de Avaria Particular
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MPMG	Ministério Público do Estado de Minas Gerais
OMS	Organização Mundial da Saúde
PF	Polícia Federal
PIB	Produto Interno Bruto

PRF	Polícia Rodoviária Federal
RCF-V	Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos
RECOVAT	Seguro de Responsabilidade Civil Obrigatório para Veículos Automotores de Vias Terrestres
RETA	Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Proprietário de Aeronaves e do Explorador Aéreo
SCE	Seguro Obrigatório de Crédito à Exportação
SFH	Sistema Financeiro da Habilitação
SIM	Sistema de Informação sobre Mortalidade
SUS	Sistema Único de Saúde
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TCU	Tribunal de Contas da União
TJ - RS	Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul
VIGITEL	Vigilância de Doenças Crônicas por Inquéritos Telefônicos

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 – Comparação nos preços do seguro por modalidade (2018 - 2019).....	40
---	----

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Crescimento na frota de veículos no Brasil (2010 - 2018).	50
Figura 2 – Número de óbitos em acidentes por frota em cada região (2012 - 2017).	51
Figura 3 – Número de óbitos em acidentes por sexo em cada região (2012 - 2017).	51
Figura 4 – Número de lesões e óbitos por sexo causados por acidentes de trânsito (janeiro de 2017 - julho de 2019).	52
Figura 5 – Quantidade de sinistros pagos (2010 - 2018).	53
Figura 6 – Número de indenizações pagas por sexo (janeiro de 2018 - junho de 2019).	54
Figura 7 – Taxa de indenizações pagas por faixa etária (janeiro de 2018 - junho de 2019).	54
Figura 8 – Indenizações pagas por cobertura, modalidade e sexo (janeiro a junho de 2019).	55
Figura 9 – Distribuição dos sinistros pagos por tipos de vítima (2010 - 2018).	56
Figura 10 – Indenizações pagas x coberturas - Motocicletas/Ciclomotores (2010 - 2018).	56
Figura 11 – Indenizações pagas x coberturas - Demais veículos (2010 - 2018).	57
Figura 12 – Quantidade de sinistros pagos por estado (Motocicleta/Ciclomotor) - 2018.	58
Figura 13 – Arrecadação do Seguro DPVAT no Brasil (2010 - 2018).	58
Figura 14 – Número de arrecadações e sinistros por estado (2010 - 2018).	59
Figura 15 – Arrecadação do Seguro DPVAT na Região Nordeste (2010 - 2018).	60
Figura 16 – Quantidade de Acidentes de Trânsito Mensais em Sergipe (2012 - 2018).	61
Figura 17 – Quantidade de Acidentes de Trânsito Anuais em Sergipe (2012 - 2018).	61
Figura 18 – Evolução na frota de veículos em Aracaju (2013 - 2017).	62

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. OBJETIVOS	16
2.1. Objetivo geral	16
2.2. Objetivos específicos	16
3. JUSTIFICATIVA.....	17
4. REVISÃO LITERÁRIA	19
4.1. Acidente de Trânsito	19
4.2. Os fatores envolvidos nos acidentes de trânsito	21
4.3. O cenário dos acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas	22
5. SEGUROS COMPLEMENTARES DENTRO DO SEGURO DPVAT.....	24
6. SEGUROS OBRIGATÓRIOS	27
6.1. Seguro Habitacional.....	28
6.2. Seguro Obrigatório de Crédito à Exportação - SCE	28
6.3. Seguro Obrigatório de Danos Pessoais a Passageiros de Aeronaves Comerciais....	29
6.4.Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Proprietário de Aeronaves e do Explorador Aéreo – RETA.....	30
6.5. Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil dos Transportadores em Geral.....	30
6.6.Seguro Obrigatório de Bens Dados em Garantia de Empréstimos ou Financiamentos de Instituições Financeiras Públicas.....	30
6.7.Seguro Obrigatório contra Risco de Incêndio de Bens Pertencentes a Pessoas Jurídicas	31
6.8. Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT	31
6.9.Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil dos Proprietários de Veículos Automotores Hidroviários.....	32
6.10.Seguro Obrigatório de Edifícios Divididos em Unidades Autônomas.....	32
6.11.Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Construtor de Imóveis em Zonas Urbanas por Danos a Pessoas ou Coisas	33

6.12. Seguro Obrigatório de Garantia do Pagamento a Cargo do Mutuário	34
6.13. Seguro Obrigatório de Transporte de Bens Pertencentes a Pessoas Jurídicas	34
6.14. Seguro Rural Obrigatório	34
6.15. Seguro Obrigatório de Garantia de Cumprimento das Obrigações do Incorporador e Construtor de Imóveis	35
7. SEGURO DPVAT	36
7.1. O Seguro DPVAT em suas competências.....	39
7.2. O Seguro DPVAT e sua importância no mercado financeiro nacional.....	42
8. LEGISLAÇÃO DO DPVAT	44
9. METODOLOGIA	48
9.1. Dados	48
10. RESULTADOS E DISCUSSÕES	50
11. CONCLUSÕES	63
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	65
ANEXOS	75
ANEXO A.....	75
ANEXO B.....	77

1. INTRODUÇÃO

Diante das fatalidades provocadas pelos incidentes de trânsito, percebeu-se a inevitabilidade de instauração de um novo modelo de seguro obrigatório que pudesse resguardar e proteger os cidadãos brasileiros vítimas de acidentes de trânsito no território nacional (CABRAL, 2010).

O seguro DPVAT - Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, junto com os demais seguros obrigatórios, que se encontram incorporados na listagem, conforme sua cláusula 20 do Decreto-Lei Nº. 73/66 dos seguros obrigatórios, se diferencia dos demais como sendo um seguro de danos pessoais que resguarda e protege as vítimas de incidentes de trânsito provocados por algum veículo automobilístico, sendo pagas as compensações independentemente da verificação de culpa dos envolvidos (FILHO, 2013).

Dessa forma, as vítimas de incidentes de trânsito serão beneficiadas independentemente da quantidade de indivíduos vitimados em uma mesma ocorrência, sendo oferecidas coberturas para os casos que acarretem falecimento, invalidez definitiva ou reembolso das despesas de assistências médicas e suplementares – DAMS (RIBEIRO, 2008; SILVA, 2011).

No Brasil, facilmente é possível presenciar algum indivíduo cometendo imprudências ao volante ou desobedecendo às leis de trânsito, arriscando na via, não só a vida dos transeuntes, mas também a sua própria, provocando fatalidades muitas vezes irreversíveis (OLIVEIRA; DUARTE 2017).

Com base nas informações levantadas pelo CFM - Conselho Federal de Medicina (2019), a cada 60 minutos, aproximadamente 5 cidadãos morrem em decorrência dos incidentes de trânsito todos os dias e cerca de 20 indivíduos aparecem com alguma lesão grave a cada hora nos ambulatórios da rede pública de saúde. Em uma sondagem feita pelo Conselho Federal de Medicina, nos últimos dez anos, há uma média de 1,6 milhões de pessoas acidentadas por algum veículo automobilístico no Brasil.

Em 2008, o Boletim Estatístico DPVAT (2018), menciona que foram pagas, aproximadamente, 270 mil compensações correspondentes as 3 coberturas do seguro, do total, 46% foram para as despesas médicas, 21% para a cobertura de falecimento e 33% para o caso

de invalidez definitiva, sendo pagas 142.839 mil compensações aos indivíduos entre 18 e 34 anos de idade, representando o equivalente de 53% do total das compensações quitadas.

Consoante com as informações divulgadas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda (2019), durante alguns anos as ações de combate às fraudes vem trabalhando efetivamente na tentativa de minimizar os custos com os incidentes de trânsito, diminuindo de forma significativa os números de dolos e reduzindo os números de processos e ações judiciais de bilhetes processados pelos usuários do DPVAT, na tentativa de suprir com todos os custos de assistência social.

Diante do contexto apresentado, percebe-se a necessidade de analisar de forma mais sucinta o seguro obrigatório DPVAT, buscando conhecimento sobre a sua importância e aplicação no nosso cotidiano, além de analisar o elevado aumento dos incidentes de trânsito provocados pelos veículos automobilísticos que vem provocando elevados índices de morte e ocasionando neste momento um crescimento no número de indenizações pagas para as vítimas de incidentes de trânsito. Sendo assim, levanta-se a seguinte questão de pesquisa: A quantia arrecadada pelos pagamentos do seguro DPVAT, entre os anos de 2010 a 2018, é realmente satisfatória para arcar com todos os pagamentos das respectivas indenizações?

Visto isso, os assuntos a serem apresentados neste estudo estão divididos da seguinte maneira: nos três primeiros capítulos serão abordados uma breve introdução ao tema, os objetivos e a justificativa. Em seguida, no capítulo 4, serão apresentados os fatores de riscos que envolvem os incidentes de trânsito no Brasil. No quinto capítulo, serão apresentados os seguros complementares que podem ser solicitados pelos usuários do DPVAT para beneficiar um terceiro envolvido no incidente. No sexto capítulo serão abordados os seguros obrigatórios em geral. O sétimo capítulo, apresentará o desenvolvimento do tema estudado, suas particularidades, o desafio com o combate às fraudes e o seu crescimento no mercado de seguros. Já no oitavo capítulo serão apresentados os avanços nas leis que regulamentam o DPVAT. O décimo capítulo mostrará seus respectivos resultados, baseados nas arrecadações e sinistros pagos pelo DPVAT, a evolução da frota de veículos no país e na capital de Sergipe, os números de incidentes de trânsito no estado e os índices de ocorrência dos incidentes a partir do nível de gravidade envolvendo os cidadãos de ambos os sexos no Brasil, sendo realizadas comparações das arrecadações e sinistros pagos mensalmente pelo DPVAT nos últimos anos mediante apresentação dos resultados em mapas e gráficos comparativos,

envolvendo as regiões do Brasil. Posteriormente, serão apresentadas a conclusão deste estudo e as referências bibliográficas.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo geral

O objetivo geral deste estudo é analisar a importância e as perspectivas do Seguro DPVAT no Brasil nos últimos anos.

2.2. Objetivos específicos

- Identificar as diferenças dos riscos que envolvem as categorias de automóveis e motocicletas nos acidentes de trânsito;
- Averiguar algumas modalidades de seguros complementares;
- Verificar os seguros obrigatórios em geral;
- Avaliar as coberturas existentes do seguro DPVAT;
- Examinar a legislação voltada para o DPVAT;
- Analisar o número de acidentes de trânsito nos últimos anos.

3. JUSTIFICATIVA

Diante das elevadas taxas de mortalidade e morbidade ocasionadas pelos incidentes no tráfego de veículos, o seguro DPVAT, de modo abrangente, vem suprindo e beneficiando todas as vítimas envolvidas em tais ocorrências, de forma direta ou indireta, com coberturas que vão desde o falecimento a invalidez definitiva das vítimas ou até mesmo com as despesas médicas (GARCIA, 2018).

De fato, os incidentes envolvendo veículos automobilísticos no Brasil vêm gerando graves efeitos negativos em relação à redução da probabilidade de vida, sobre a saúde dos cidadãos brasileiros e elevando custos econômicos e sociais, pois são investidos milhões de reais para recuperação desses pacientes. Só no ano de 2012, foram gastos em média R\$ 90.000 com vítimas fatais, mediante informações apuradas pelas Estatísticas Governamentais deste ano (MASCARENHAS et al., 2012).

No ano de 2017, os dados apurados pelo Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), divulgados pelo Ministério da Saúde (2019), revelam que os cidadãos do sexo masculino de 20 a 39 anos são considerados mais propícios a se envolver em algum tipo de incidente automobilístico, liderando neste ano o percentual de vítimas fatais com aproximadamente 36,75%.

Desta forma, foram pagas 346.060 compensações para os casos de invalidez definitiva, 54.639 para os casos de reembolso com os custos de assistência médica e suplementar e 33.547 para os casos que resultaram na morte dos vitimados, totalizando mais de 434 mil compensações no ano de 2016, num total de 1,7 bilhões de compensações pagas neste ano e 75% representado pelo sexo masculino com faixa etária entre 18 e 44 anos (BOLETIM ESTATÍSTICO DPVAT, 2016).

Em concordância com as informações do Livroto DPVAT (2017), 32% das compensações pagas foram para os transeuntes, passageiros e motoristas residentes na região nordeste, totalizando 122.468 pessoas indenizadas. Já para os cidadãos da região sudeste foi pago 29% das compensações, o equivalente a 111.401 usuários indenizados.

Perante as diversas questões envolvendo o aumento das compensações pagas pelo DPVAT, vários controles de ações vêm sendo amplamente discutidos e aperfeiçoados para que a realização de pagamentos de forma indevida aos cidadãos, vítimas de outros tipos de incidentes, sejam evitadas, a fim que sejam poupados mais recursos para a realização dos

pagamentos a quem realmente possui tal direito, conforme esclarece o diretor-presidente do DPVAT, Sr. Ismar Torres (SEGURADORA LÍDER, 2017).

Sendo assim, presumiu-se que o DPVAT é um dos recursos mais significativos, incorporado no ramo dos seguros obrigatórios, cobrindo a todos os cidadãos que sofreram, ou venham a sofrer, algum tipo de incidente envolvendo transportes automobilísticos, bem como, contribuindo para toda a sociedade em geral com maiores benefícios e deliberando informações importantes sobre as suas particularidades e procedimentos de solicitação para seus usuários (JÚNIOR, 2013).

4. REVISÃO LITERÁRIA

4.1. Acidente de Trânsito

Apesar dos riscos presentes nas rodovias, o desenvolvimento do fluxo de veículos automobilísticos foi traçado no Brasil com base na adaptação negligente do aumento da frota de veículos automobilísticos nas rodovias e cidades (VASCONCELLOS, 2008). Tornando-se inseguro principalmente aos indivíduos mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas (SADO; MORAES; VIANA, 2009).

Nas primeiras décadas do século XX, problemas relacionados aos incidentes de trânsito começaram a ser notados por todos os cidadãos dos países desenvolvidos, pois se tornaram graves nesta mesma época. Após a segunda guerra mundial, os transtornos ficaram evidentes envolvendo acidentes com os veículos automotores no Japão e países europeus (VASCONCELLOS, 2005). Neste seguimento, cresce a frota de automóveis nos EUA, apresentando um aumento no tráfego de 1,78 trilhões de quilômetros percorridos para 3,24 trilhões (ROBERTS, 1995).

Nos anos 70, nos países em evolução, os incidentes começaram a ser percebidos como uma complicação em virtude do regime de dependência dos veículos automobilísticos, em destaque para os carros usados com a finalidade de deslocamento de mercadorias e pessoas (VASCONCELLOS, 2005). Os autores Resende e Souza, declaram que:

...os congestionamentos... começam a se prolongar de maneira assustadora...isso resulta em travamento dos principais corredores, com graves consequências para a qualidade de vida dos cidadãos, associadas a enormes prejuízos econômicos e sociais...Na maioria das estradas brasileiras, acidentes e imprevistos são comuns. Uma pessoa que necessita chegar ao destino em um horário determinado, precisa adicionar um tempo extra ao tempo previsto para o trajeto. Este tempo extra é um dos mais agravantes aspectos dos congestionamentos (RESENDE; SOUSA, 2009, p. 16).

Nos últimos anos, devido aos inúmeros casos de imprudência, muitos acidentes de trânsito vêm provocando o aumento de mortes e incapacidades (definitivas ou passageiras). Tais incapacidades podem deixar sequelas imediatas ou tardias para os sobreviventes, considerando também o tempo prolongado de recuperação e/ou internação (CRUZ, 2013; DORNELAS, 2006).

A cada ano, morrem aproximadamente 1,2 milhões de cidadãos vítimas de incidentes de trânsito em todo o mundo, sendo que mais de 90% dos óbitos acontece nos países com rendas que variam entre média e baixa (BACCHIERI; BARROS, 2011), ocasionando para a sociedade uma grande perda, tanto em termos econômicos, com o tempo em que o cidadão passa internado, os prejuízos materiais, os gastos do governo para socorrer os pacientes feridos, restituir a sinalização prejudicada (pela ação do tempo ou prática humana) e reorganizar a circulação do trânsito, os prejuízos de produção para toda a sociedade e os gastos hospitalares, quanto em termos pessoais, com o sofrimento dos familiares pelas incapacidades físicas e falecimento das vítimas (VASCONCELLOS, 2005).

Em 2014, no Brasil, foram registrados em torno de 169 mil acidentes pela PRF (Polícia Rodoviária Federal), onde cerca de 100 mil pessoas ficaram feridas e aproximadamente 8 mil cidadãos vieram a perder a vida, ocasionando fortes consequências sobre o faturamento das famílias atingidas e os cálculos públicos. Com as análises realizadas neste mesmo ano, foram constatados em média 463 incidentes, envolvendo em torno de 301 mil transportes, sendo registrados por dia 23 óbitos, chegando a uma média de 1,78 acidentes de trânsito envolvendo veículos por ocorrências, nas rodovias federais brasileiras (IPEA, 2015).

No ano de 2008, o Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (2009) menciona que dos incidentes de trânsito envolvendo ciclistas no território brasileiro, foram registradas 1.861 mortes com vítimas fatais e 28.736 com vítimas não fatais, ocasionados principalmente pela falta de infraestrutura nas vias.

As mortes ocasionadas por incidentes de trânsito ocorrem, sobretudo, em localidades onde não é identificado o problema, decorrendo muitas vezes de forma dispersa em rodovias movimentadas, traçadas por vias expressas, sem manutenção alguma, sobretudo em lugares com pouca ou nenhuma sinalização e fiscalização no fluxo de veículos nas cidades em desenvolvimento (MINAYO, 2009).

Os autores Júnior (2003) e Ferraz et al. (2012), definem os incidentes de trânsito como um sinistro provocado por uma força externa de outrem que, independente da vontade do indivíduo, acontece inesperadamente envolvendo no percurso um ou mais veículos, sendo eles motorizados ou não, em circulação por uma rodovia, ocasionando prejuízos em transporte ou em outros elementos como postes, sinais de trânsito, edificações, etc. ou causando lesões nos cidadãos.

4.2. Os fatores envolvidos nos acidentes de trânsito

Devido à deficiência na fiscalização, a má conduta dos seus motoristas, o aumento desordenado da frota de veículos em movimento, da impunidade dos violadores e da desordem no tráfego, o Brasil aparece como um dos países campeões mundiais de incidentes de trânsito (OLIVEIRA; SOUSA, 2007).

Não sendo possível atribuir uma única causa para os eventos ocorridos pelos incidentes de trânsito, pois fazem parte da combinação de vários fatores que acabam contribuindo para sua existência (ROZESTRATEM, 1988), resultando muitas vezes, em prejuízos materiais, físicos e podendo levar, algumas vezes, até ao falecimento das pessoas envolvidas (GOLD, 1998).

Mesmo em circunstâncias que existam outros pontos envolvidos, 80% dos acidentes de trânsito, independente da via e o veículo automobilístico, acabam sendo ocasionados pelo fator humano (ROZESTRATEM, 1988).

A utilização de bebidas alcoólicas ou de outras substâncias psicotrópicas, por influenciarem nos reflexos dos motoristas e interferirem até mesmo nos outros indivíduos da rodovia; o estado de conservação dos transportes, sobretudo relacionados à suspensão e freios; o limite de velocidade, devido ao aumento da energia cinética pelo aceleração; e por fim, as situações das sinalizações nas rodovias, são considerados os mais importantes deflagradores de acidentes (VASCONCELLOS, 2005).

Outras causas também podem ser consideradas fatores agravantes para os incidentes de trânsito como a falta de manutenção nas rodovias, ocasionadas pela ausência de investimento favorável, organização e preservação das estradas; a atitude perigosa, provocada pela falta de bom senso e a desobediência as normas de trânsito e insistindo em manter o veículo próximo ao que segue a frente sem nenhuma segurança (BIEL, 2007).

Segundo a Secretaria de Estado da Saúde - AL (2019), em levantamento feito com as informações da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), no território brasileiro, o uso do aparelho celular enquanto dirige é considerado o 3º maior motivo de falecimento no trânsito, sendo vitimados cerca de 150 condutores por dia e 54 mil anualmente. O esclarecimento na utilização do aparelho celular, independentemente da

escolha do aplicativo usado pelo motorista do veículo, está na ausência de atenção que ele causa nos indivíduos enquanto conduzem o automóvel.

O Gerente de Fiscalização, Segurança e Especialista em tráfego de trânsito, capitão Geraldo Magela, do Departamento Estadual de Trânsito de Tocantins (2017, em entrevista ao “Detran/TO”), afirma que a utilização do aparelho celular deveria ser ignorado, por quaisquer que fossem as causas, pois as chances de um condutor se envolver em um incidente devido a utilização do aparelho é quatro vezes maior quando comparado as outras causas.

Para validar tais dados foram coletadas informações relacionadas aos meses de fevereiro a dezembro de 2018, onde 52.395 cidadãos foram entrevistados nas capitais brasileiras e no Distrito Federal, pelo sistema da Vigitel (Vigilância de Doenças Crônicas por Inquéritos Telefônicos), tendo seus resultados divulgados pelo Ministério da Saúde (2019). A pesquisa revelou que a capital em que os condutores mais admitiram fazer utilização do aparelho celular enquanto dirigiam foi Belém, seguida por Rio Branco, Cuiabá e Vitória. Por outro lado, o grupo que menos fez uso do aparelho celular, foi São Paulo (17,4%), junto com Rio de Janeiro e Manaus e a capital com menor índice de uso do aparelho, foi Salvador (14,2%).

De fato, os acidentes provocados com a utilização do aparelho celular estão acontecendo com mais frequência, chegando a superar o uso de bebidas alcoólicas, ocasionando aos condutores distrações na hora de dirigir o veículo, seja ao atender uma ligação, trocar mensagens ou até mesmo uma checada rápida nas redes sociais. Dessa forma, o motorista reage mais lentamente no controle do veículo, dá menos atenção às sinalizações, a movimentação da via e ao retrovisor, chegando a tomar o sentido oposto da rodovia e acarretar incidentes de trânsito (MORAIS, 2011).

4.3. O cenário dos acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas

Os índices de sinistros estimados no trânsito brasileiro prevalecem como um dos mais elevados do mundo (SILVA, 2013), apresentando exorbitantes alterações no que diz respeito aos prejuízos que produzem e suas origens, existindo para cada tipo algumas características específicas (FREITAS et al., 2000), seguindo o modelo conhecido, que é liderado pelo grupo de homicídios, nos países de renda média e baixa das Américas (WHO, 2014).

Segundo dados apurados pela Organização Mundial da Saúde – OMS (2015), aproximadamente 1,25 milhões de vítimas fatais são causadas por alguma imprudência do motorista ao volante, sendo estimado que em 2020 essas mortes cheguem a 1,9 milhões. Nessa maneira, as principais situações envolvendo o óbito dos motoristas estão associadas à inabilidade, negligência e irresponsabilidade dos condutores, seja por embriaguez, alta velocidade ou utilização do aparelho celular (OLIVEIRA, 2007).

Nesse cenário, os adolescentes ganham destaque nos índices de acidentes de trânsito em razão dos comportamentos manifestados na juventude, seja pela ausência de atenção, falta de experiência para conduzir o veículo ou a necessidade de mostrar para os amigos certa independência, levando muitos a terem atitudes impulsivas, individualistas, de desobediência com as regras de sinalização do trânsito e excesso de velocidade. Outro fator de risco está relacionado ao consumo exagerado de bebidas alcoólicas ou outras drogas, fato que facilita muito a ocorrência de um sinistro (SANTOS, 2016).

Os jovens do sexo masculino se destacam como os indivíduos mais propícios a sofrerem algum tipo de ferimento provocado por incidente de trânsito, apresentando uma possibilidade três vezes maior se comparado ao sexo feminino, representando 73% da totalidade dos falecimentos no trânsito com idades abaixo dos 25 anos (OMS, 2019).

O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2019) reporta que os incidentes de trânsito custam aproximadamente R\$ 28 milhões aos cofres públicos por ano, não sendo estimados os custos pagos indiretamente. Em contrapartida é esclarecido pela Abramet (2007), que em todo Brasil, cerca de 100 mil cidadãos ficam feridos ou com alguma sequela definitiva, além de 35 mil mortes, e dentre essas, 5 mil são de motociclistas. Na cidade de São Paulo, morre 1 motociclista por dia em acidente de trânsito. No Rio de Janeiro, 42% das crianças que foram vítimas de incidentes de trânsito com motocicletas fazem tratamento por algum tipo de sequela, seja para paralisia ou quadriplegia na AACD - Associação de Assistência à Criança Deficiente (ELIAS, 2019).

No Brasil, os motociclistas, se destacam como a categoria de condutores mais vulneráveis, geralmente pertencente às camadas sociais baixas, onde, na maioria das vezes, não fazem uso de equipamentos de proteção devido à falta de treinamento e prática, apresentando um aumento na mortalidade (WASELFISZ, 2012; OLIVEIRA; SOUSA, 2012).

A vulnerabilidade dos motociclistas é notória, pois não há nenhuma proteção de lataria ou alguma outra estrutura no veículo. Os motoqueiros, geralmente adolescentes em idade

produtiva, estão incessantemente sujeitos a sofrerem ferimentos, chegando a ocasionar o falecimento da vítima ou comprometer seus movimentos, de maneira permanente ou passageira, diminuindo sua qualidade de vida e ocasionando dificuldades no seu retorno ao mercado de trabalho (GOLIAS et al., 2013)

Ao comparar os índices de acidentes com veículos automotores em rodovias, o risco de um motociclista sofrer algum ferimento é trinta vezes superior, se equiparado a um automóvel e cinco vezes maior em caso de morte. Se contrapusermos esses números ao transporte coletivo, o nível aumenta em noventa vezes (FERREIRA, 2009; VASCONCELLOS, 2008; VASCONCELLOS, 2013; VIEIRA, 2011).

As pesquisas realizadas sobre mortalidade provocada por incidentes de trânsito, envolvendo fatores externos, têm disponibilizado informações de grande valia para as autoridades, tanto em relação a sua transcendência e relevância, quanto às peculiaridades dos vitimados, no sentido de reduzir as ocorrências de morte ocasionadas de forma prematura e evitável no tráfego brasileiro, com os financiamentos proporcionados para a criação de medidas de prevenção no trânsito (ANDRADE; JORGE, 1998).

5. SEGUROS COMPLEMENTARES DENTRO DO SEGURO DPVAT

Por conta das elevadas taxas de mortalidade e morbidade nos incidentes de trânsito, cresceu a necessidade de se estabelecer medidas de proteção para os usuários dos veículos automobilísticos. Em 1974, foi criado o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT, para proteger todos os cidadãos brasileiros vítimas de incidentes de trânsito (SCARPASSA, 2007). No entanto, veio à tona a premência de um seguro adicional que pudesse complementar a cobertura do DPVAT, reembolsando até o limite máximo as compensações previstas na apólice em que o segurado estaria forçado, judicial ou extrajudicialmente, a quitar, em consequência dos danos ocasionados a terceiros (SUSEP, 2019).

Nesse contexto, será concedido pelo mercado segurador o Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos (RCF-V), de maneira adicional, pelos segurados, possuindo capacidades que atendam de forma integral ou básica, a necessidade dos seus usuários. Sendo concedidas coberturas adicionais, contra (MITSUI, 2018):

- Danos materiais: serão indenizados os prejuízos materiais, como manutenção, compensações por perda total ou consertos destes veículos, sucedidos de colisão.
- Danos corporais: estes casos envolvem os prejuízos físicos que exijam uma internação ou tratamento para recuperação do vitimado sucedido de incidentes de trânsito. Diante disso, será disponibilizada, pela seguradora, uma cobertura para os demais cidadãos envolvidos que porventura venham a óbito e garantir o tratamento com assistência médica ou internação das vítimas.
- Invalidez definitiva: serão indenizados os casos sucedidos por acidente de trânsito que resultarem em invalidez definitiva, ocasionada por algum tipo de ferimento.
- Defesa civil e penal: indenizações concedidas para quitar com os custos de processos advocatícios e compensações por prejuízos morais, sucedidos de incidentes de trânsito envolvendo o acusado.

Apenas serão cabíveis, as garantias de sinistros envolvendo terceiros, em que no momento do incidente de trânsito, não ocupavam o veículo automobilístico. Ou seja, os prejuízos ocasionados somente para os passageiros, nos casos de incidentes de trânsito, serão

indenizáveis, sendo cabível a utilização do seguro de APP - Acidentes Pessoais de Passageiros (SURA, 2018).

Quando comparado aos outros seguros DPVAT e RCF-V Físico, é possível perceber uma simetria, no entanto, somente serão indenizáveis as situações que ocasionarem o falecimento ou lesão corporal, sendo esta de qualquer tipo, pelos condutores e ocupantes do veículo segurado que sofrerem incidentes, isto é, o Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros – APP, será cabível nos casos em que ocasionarem prejuízos aos passageiros, quando guiado o veículo pelo condutor segurado sofrer algum incidente, com passageiros em seu interior (SUSEP, 2019).

Todavia, o Circular SUSEP 106, de 22 de setembro de 1999, do item 5.1.2.1, expressa que somente serão concedidas as compensações que ultrapassem os limites das despesas pagas pelo DPVAT, sendo arcados os custos dos sinistros restantes com o Seguro RCF-V (BRASIL, 1999).

Atualmente, os veículos automobilísticos estão ficando mais modernos e os serviços de reparos no mecânico cada vez mais caros, envolvendo mão de obra e recolocação de peças automotoras. Os seguros complementares servem não somente para garantir o condutor do transporte com relação aos gastos materiais ou prejuízos corporais sucedidos de acidentes, mas também para amparar e proteger os demais envolvidos em incidentes de trânsito com veículos segurados (SUSEP, 2019).

6. SEGUROS OBRIGATÓRIOS

Presente no cotidiano da vida de muitos brasileiros, os seguros obrigatórios passam muitas vezes despercebidos durante a nossa rotina, seja ao realizar um financiamento de uma propriedade imobiliária pelo SFH (Sistema Financeiro da Habitação), ao se fazer o licenciamento dos veículos automobilísticos ou no instante que estabelecer a divisão do mês em que for efetuado o seguro dos gastos do condomínio (MARTINS et al., 1996).

O início dos seguros obrigatórios, segundo os autores Martins (2008) e Mendonça et al. (2018), é uma consequência de um longo e sucessivo desenvolvimento na história do seguro, estando diretamente relacionada com a carência de influência do Estado nas relações privadas, dada a crescente diversidade das relações intersubjetivas existentes naquele momento, surgindo então, o intuito de manter a estabilidade social em consequência do intenso progresso humano e posteriormente, a impossibilidade da retirada do elemento básico da responsabilidade, a culpa, ocasionada pela conduta com intenção de praticar um ato ilícito para se obter uma indenização pelo dano provocado, discutida incessantemente na teoria do risco. Oposto ao que se pode assemelhar, esta última afirmação acontece mormente de uma inconsistência prática.

Em 1927, no Estado de Massachusetts – EUA, surge o seguro obrigatório, sendo instaurado seguidamente na Inglaterra em 1930 e em 1932, no Principado de Luxemburgo, na Suíça (OLIVEIRA, 2002).

No Brasil, os primeiros documentos legais a realmente mencionar os seguros obrigatórios foram duas leis, a Lei 5.418, em 05.06.1928, pertinente ao seguro obrigatório contra incêndios, correspondente a prédios que apresentem mais de cinco andares e mercadorias guardadas em estabelecimentos gerais e a Lei 1.186, de 03.04.1939, relativo aos riscos de fogo e transportes, em relação às empresas comerciais e industriais (MARTINS, 2008).

Os Seguros Obrigatórios no Brasil só passaram a ter dimensão com o Decreto - Lei 73, em 21.11.1966, sendo listadas em seu art. 20, quais as modalidades de seguros que mais causavam preocupação do poder estatal, nas quais foram estabelecidas a obrigatoriedade de contratação do Seguro de Responsabilidade Civil dos Proprietários de Veículos Automotores de Vias Terrestres – RECOVAT (SANTOS, 2006; MENDONÇA et al., 2018).

As seguintes sessões são destinadas aos seguros obrigatórios, como previsto no art. 20 do Decreto-Lei Nº. 73/66.

6.1. Seguro Habitacional

O SFH (Sistema Financeiro Habitacional), concebido pela Lei 4380 de 21.08.1964, procurou eliminar o saldo negativo habitacional do território brasileiro e atender as obrigações de disponibilizar para aquisição de moradia capital para as famílias brasileiras, juntamente com o BNH (Banco Nacional de Habitação), considerado pelo setor como um tipo de BC (Banco Central) que definia os meios que seriam trabalhados ao seguro habitacional (GEIST, 2008).

O seguro contempla aos seus segurados ou dependentes os benefícios, em consequência dos prejuízos que venham a acontecer em situações que ocasionem casos de falecimentos, invalidez definitiva e as ameaças de prejuízos físicos as propriedades imobiliárias, assegurando-lhe indenizações devidas ocasionadas em casos de explosão, destelhamento, incêndio, alagamento e inundação, queda de raio e desabamento (total ou incompleto). Sendo este concebido de fundamental segurança para as instituições de crédito predial, garantindo-lhe o pagamento (total ou incompleto) do débito (ANDRADE, 2015).

A proteção do seguro de habitação somente manterá validade da cobertura durante o intervalo de tempo dos pagamentos do financiamento. Sendo simultaneamente calculado e quitado junto com as parcelas do financiamento, efetuado o prêmio apresentado pelo seguro. Assim, será saldado o imóvel, a garantia proporcionada ao segurado pelo seguro é extinta (MARTINS et al., 1996).

6.2. Seguro Obrigatório de Crédito à Exportação - SCE

No art. 24 do Decreto 61867/67, encontram-se obrigadas a efetivar o seguro de crédito à exportação as companhias exportadoras, seguindo algumas disposições gerais das operações que administram as garantias voltadas para o risco sempre que concedido o crédito por indicações financeiras públicas. Sendo excluídas da compulsoriedade as negociações

efetivadas com cem sucursais, escritórios ou filiais, ou com endividados, aqueles cujos negócios de interesse como credor ou sócio e as operações realizadas com instituições de administração pública estrangeira ou sociedades vinculadas, ou sendo assegurado por algumas dessas entidades ou instituições. Cabendo a exigência de comprovação da efetuação do seguro da instituição financeira pública como condições para autorização do recebimento do financiamento (BRASIL, 1967).

6.3. Seguro Obrigatório de Danos Pessoais a Passageiros de Aeronaves Comerciais

São obrigados a efetuar esse seguro os transportadores, proprietários ou pesquisadores de aeronaves comerciais, no intuito de proporcionar o recebimento das compensações aos passageiros, caso padeçam prejuízos pessoais como invalidez definitiva, custos médicos e falecimento (BLOISE, 1979). Também serão reembolsados os prejuízos sofridos pelos passageiros com suas bagagens, a Lei 10.406, de 10.01.2002, do novo CC – Código Civil menciona que os prejuízos ocasionados às bagagens e pessoas transportadas é critério de responsabilidade do transportador, exceto fatos que ocorram independente da vontade humana, sendo desconsiderado qualquer artigo que elimine a responsabilidade do transportador, é dada permissão de exigir ao viajante uma declaração do custo de sua bagagem, podendo o transportador fixar um limite máximo nos valores das indenizações (MIRANDA, 2009).

O órgão responsável pelo controle da execução do seguro, o DAC (Departamento de Aviação Civil), não disponibilizará o licenciamento de qualquer aeronave que não disponha do seguro naquele momento. A emissão do título de aeronavegabilidade acontecerá através da confirmação do seguro obrigatório, como alude o art. 283 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), sendo sintetizado em forma escrita os respectivos documentos e Registro Aeronáutico Brasileiro. Os prejuízos referentes às aeronaves em movimento com passageiros a bordo ou na superfície ou simplesmente em processo de execução de embarque ou desembarque, garante para o segurado o benefício da indenização em situações que ocasionem lesão corporal do viajante ou falecimento deste exceto em alguns casos que a culpa seja do próprio segurado (BLOISE, 1979).

6.4. Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Proprietário de Aeronaves e do Explorador Aéreo – RETA

São assegurados tanto os empregados das companhias de fretamento (não regulares) e das companhias áreas nacionais (regulares), quanto os funcionários carregados pelo empregador em aviões particulares, ficando ambos amparados pela malha legislativa especial (MOLINA, 2013). Nos acidentes decorridos em voos regulares, o valor das indenizações será o dobro da quantia, quando comparado aos outros acidentes aéreos, assim a importância do prêmio será na mesma proporção (MARTINS et al., 1996).

Há seis anos foi criada a Agência Reguladora ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), para controlar e fiscalizar o cumprimento das atividades deste seguro obrigatório, juntamente com as atividades da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica (NOVENTA, 2007).

6.5. Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil dos Transportadores em Geral

O art. 10 do Decreto 61.867/67, afirma que é obrigatória a contratação deste seguro pelas pessoas que se encarregam pelos veículos de carga, sejam elas pessoas físicas ou jurídicas, de direito (público ou privado), em proteção dos prejuízos e danos que ocorrerem durante a entrega das cargas pelo transportador (BRASIL, 1967). Assim, caso ocorra alguma eventualidade durante o trajeto nas rodovias, é obrigação do transportador do veículo informar a seguradora as ocorrências que venham a acontecer com a carga transportada, provando o evento ocorrido (GAMEIRO, 1999).

6.6. Seguro Obrigatório de Bens Dados em Garantia de Empréstimos ou Financiamentos de Instituições Financeiras Públicas

O seguro contratado é equivalente ao valor do bem e tem como finalidade garantir o financiamento efetuado em situações sucedidas por prejuízos aos imóveis dados como

segurança para o pagamento dos custeios públicos ou empréstimos, caso seja necessário, para suprir a garantia com a ausência do bem. Desta forma, mesmo que o segurado venha a falecer, serão garantidas as instituições o pagamento do empréstimo ou custeio efetuado por ele (MARTINS et al., 1996).

6.7. Seguro Obrigatório contra Risco de Incêndio de Bens Pertencentes a Pessoas Jurídicas

A cláusula 20 do Decreto-Lei 73, na letra “h”, prevê em todo território brasileiro a obrigatoriedade de contratação do seguro contra incêndio as empresas de direito (público ou privado), assegurando todos os seus bens, sejam eles móveis ou imóveis, contra as ameaças de incêndios a equipamentos, máquinas, aparelhos voltados as suas atividades e mercadorias. Deste modo, para o recebimento da indenização, será levado em conta um percentual adotado sobre o valor indenizado, que necessitará de alguns fatores como a localização e edificação a ser segurada e as atividades praticadas pelo segurado na empresa, cuja informação do montante do incidente deverá ser transmitida pelo próprio beneficiário a seguradora (SANTOS, 2017; BLOISE, 1979).

De acordo com o professor da ENS - Escola Nacional de Seguros, Kelly (2018, em entrevista à Revista “Emergência”), o seguro de incêndio é de fundamental importância para a empresa, visto que sem a sua contratação, caso ocorra algum incêndio, certamente prejudicará suas atividades perante a sociedade.

6.8. Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT

Desde a sua criação, o seguro DPVAT necessita apenas de alguns aspectos para que as vítimas e circunstâncias do acidente ocorrido tenham direito ao recebimento das reparações com os prejuízos sofridos, sendo irrelevante para a seguradora qualquer investigação sobre as causas do acidente e o responsável pelo prejuízo ocorrido (SCARPASSA, 2007).

Serão indenizadas com o seguro as pessoas ou usuários que sofrerem incidentes de trânsito com veículo automobilístico, em situações que resultem em falecimento, DAMS (despesas de assistências médicas e suplementares) e invalidez definitiva (SUSEP, 2019).

6.9. Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil dos Proprietários de Veículos Automotores Hidroviários

A princípio, os segurados serão reembolsados com a importância que vier a ser encarregada civilmente pela sentença judicial ou acordos concedidos pela seguradora, relacionados às reivindicações por prejuízos, materiais ou pessoais, ocasionados a outras pessoas, sem intenção e que sejam decorrentes em relação ao contrato de risco coberto. Estando regulamente registrado na Capitania dos Portos, o exercício das atividades do transportador hidroviário, consoante ao art. 3º da Resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP Nº. 014/78 (BRASIL, 1978), assegura que estarão cobertos todos os eventos ocorridos no país.

Caberá aos donos de veículos hidroviários apresentarem a oferta da modalidade do seguro que deseja contratar a uma seguradora. O valor segurado pelas indenizações por embarcamento corresponderá ao somatório total dos valores condizentes com as mercadorias registradas nos documentos de embarque ou seus bens (SULAMÉRICA, 2010).

Está previsto na Resolução CNSP Nº. 014/78, que o prazo para pagamento do prêmio será de trinta ou quarenta e cinco dias, caso o banco cobrador não coincida com o domicílio do segurado, descritos na apólice a partir da data de expedição (BRASIL, 1978).

6.10. Seguro Obrigatório de Edifícios Divididos em Unidades Autônomas

Conforme o Decreto 4591 de 16.12.1964, em seu art. 13, a compulsoriedade de contratação do seguro de edifícios ou conjunto de imóveis, abrangendo todas as partes comuns ou qualquer unidade habitacional, usará como base os custos ordinários para os cálculos dos prêmios para assegurar os riscos provocados por eventos que provoquem destruição (parcial ou total) ou incêndios, efetivado no prazo de quatro meses após a

autorização do “habite-se”, ficando sujeito à multa mensal de $\frac{1}{12}$ o condomínio que falhar com seus pagamentos com o município (BRASIL, 1964).

Além disso, o art. 13, do Decreto 4591, de 16.12.1964 garante que, o seguro obrigatório atinente às edificações divididas em unidades habitacionais, terá o valor contratual do seguro equivalente à reposição do imóvel (BRASIL, 1967), cabendo ao síndico a responsabilidade pelas unidades habitacionais realizando a contratação do seguro e respondendo por todos os atos de defesa de interesses comuns, a administração dos edifícios e a responsabilidade de responder por omissão pelos seus atos. Serão levados em conta pelas seguradoras, tanto as unidades habitacionais quanto as partes comuns, consistindo o conjunto de edifícios ou as edificações seguradas, assim como todos os imóveis de posse do condomínio existentes do imóvel segurado nas áreas comuns (SANTOS, 2017; MARTINS et al., 1996).

6.11. Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Construtor de Imóveis em Zonas Urbanas por Danos a Pessoas ou Coisas

Serão obrigados a realizar o seguro os construtores de imóveis, assim como os órgãos do poder público (municipal, estadual e federal), em razão dos prejuízos, consecutivos da construção que possam ser provocados às coisas ou pessoas. Em concordância com o art. 2º da Lei 85.266/80, será garantido por sinistro uma compensação mínima duzentas vezes maior que a importância (BRASIL, 1980). O seguro em questão relaciona-se a prejuízos ocasionados durante as construções das edificações desconsiderando a responsabilidade profissional dessa cobertura (SANTOS, 2017).

Nessa ótica, o Decreto 6999 de 06.11.2009 determina que o Conselho Nacional de Seguros Privado expeça preceitos que controlem e disciplinem este seguro obrigatório para que seja exigida a sua aplicação entre os segurados (BRASIL, 2009).

6.12. Seguro Obrigatório de Garantia do Pagamento a Cargo do Mutuário

Visa segurar que seja assumida a responsabilidade dos adquiridores pelos edifícios em construções, sendo efetivados os contratos com os valores fixados ao da respectiva construção (MARTINS et al., 1996).

Para que seja exigida sua aplicação perante a sociedade, o Decreto Nº. 6.999/09 assinala que este seguro necessita ser regulamentado perante as normas disciplinadoras do CNSP (BRASIL, 2009).

6.13. Seguro Obrigatório de Transporte de Bens Pertencentes a Pessoas Jurídicas

As organizações públicas de direito, público ou privado, consoante ao art. 12, da Lei 61867/1967, serão obrigadas a garantir as mercadorias ou bens de seu imóvel, quando conduzidas pelo país, contra os eventos inevitáveis ou provenientes de ato humano, referentes aos veículos rodoviários, ferroviários, hidroviários e aéreos. O valor das indenizações terá a importância fixa como registrada nos recibos de embarque ou algum outro título que acompanhe os bens ou mercadorias, notas fiscais e faturas. Para os veículos hidroviários, a cobertura irrelevante para o seguro é a Livre de Avaria Particular - LAP (BRASIL, 1967).

Para os veículos ferroviários e rodoviários, o espaço percorrido e o modelo de mercadoria vão influenciar no percentual usado para se fazer o cálculo do prêmio (MARTINS et al., 1996).

Geralmente é emitido um título aberto para este seguro, pois à medida que vão concretizando os embarques, a seguradora agrega todas as declarações numeradas pelas solicitações, quando concedidas e preenchidas pelo segurado à seguradora para emissão de sua fatura para pagamento ao final do mês, referente ao evento, futuramente adquirido pela seguradora (BLOISE, 1979).

6.14. Seguro Rural Obrigatório

O seguro rural tem por objetivo proporcionar coberturas que acolham tanto o produtor quanto a sua produção, os investidores, as gerações de benefícios aos seus financiadores, a

família do produtor e os sócios de negócios, visando com as diversas áreas do seguro uma combinação possível para uma diluição dos riscos presentes (SUSEP, 2019). Previsto no parágrafo único pertencente ao Decreto Nº. 61867/67 reporta-se que serão asseguradas as empresas físicas ou jurídicas de direito, público ou privado, e as cooperativas de produção voltadas a utilização do campo como serviço de produção com as atividades pecuárias ou agrícolas (BRASIL, 1967).

O seguro torna-se obrigatório apenas aos agricultores rurais, a contar do momento da efetivação do seguro, em situações que sejam solicitadas o financiamento pelo agricultor, tornando-se a única alternativa nesta suposição exigida aos agricultores rurais para uma transação de crédito rural. No entanto, o seguro pode ser considerado também como um seguro facultativo, a contar da vontade do agricultor em fazê-lo ou não, pois em nenhum momento é exigida a sua realização (MARTINS et al., 1996).

6.15. Seguro Obrigatório de Garantia de Cumprimento das Obrigações do Incorporador e Construtor de Imóveis

Serão asseguradas as responsabilidades, tanto do construtor quanto do incorporante das edificações, assumidas durante o começo da construção da obra ou no início da sua elaboração. Os valores das compensações e prêmios serão aqueles estipulados na hora da sua contratação. As normas regulamentadoras deste seguro ainda não foram estabelecidas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados, inviabilizando sua utilização neste momento no mercado de seguros (MARTINS et al., 1996).

7. SEGURO DPVAT

Independentemente de sua particularidade, grande parte dos usuários do DPVAT desconhecem as possibilidades que existem para reivindicar pelos seus direitos, exigindo as devidas indenizações (MARTINS, 2009).

O DPVAT foi criado com o intuito de atender uma necessidade social, em virtude da grande circulação de transportes e do notável aumento da densidade demográfica, pessoas e automóveis disputam um mesmo espaço no trânsito e são expostos diariamente a inúmeros riscos. Tal modalidade de seguro visa ressarcir os prejuízos pessoais provocados pelos acidentes de trânsito e que muitas vezes, o motorista não teria condições financeiras de assumir com os custos (NOGUEIRA, 1978). O tradicional doutrinador em seguros, Doutor Elcir Castelo Branco complementa:

O seguro de responsabilidade civil situa-se entre a classe dos seguros de dano, ou seja, os que têm por objetivo garantir a pessoa contra perdas sofridas em seu patrimônio. Desta maneira, o que se objetiva no contrato não é o ato ilícito, mas o seu efeito, com a obrigação dele nascida. As apólices asseguram as reparações a que se submete o responsável. (...) Não está em causa o ato em si, mas seus efeitos sobre o patrimônio do responsável. O que se colima é o desembolso da indenização devida ao ofendido, que provenha de ação própria ou de alguém relacionado com o contraente (BRANCO, 1976, p. 37/38).

Nesse contexto, o seguro demonstra a clara intenção do legislador em levar consolo para as vítimas e dependentes, em consequência dos prejuízos ocasionados por acidentes automobilísticos, incluindo as coberturas de danos pessoais a qualquer indivíduo que sofre acidente automobilístico no território brasileiro, proporcionando coberturas independentemente da responsabilidade de culpa pelo evento ocorrido e cobrindo todas as modalidades de veículos sem a comprovação do seguro quitado (GARCIA, 2018).

As indenizações do DPVAT são concedidas até mesmo nos eventos que não são viáveis o reconhecimento do veículo automobilístico responsável pelo prejuízo, persistindo o direito de ser indenizado pelo seguro, nas cláusulas do art. 7º da Lei 6.194/74: “A indenização por pessoa vitimada por veículo não identificado, com seguradora não identificada, seguro não realizado ou vencido, será paga nos mesmos valores, condições e prazos dos demais casos por um consórcio constituído, obrigatoriamente, por todas as sociedades seguradoras que operem no seguro objeto desta lei” (BRASIL, 1974).

Independentemente do número de pessoas acidentadas, o seguro DPVAT, beneficia qualquer uma das vítimas dos incidentes de trânsito. Por exemplo, quando um carro de passeio carrega no momento do evento oito passageiros, sendo que a capacidade máxima prevista por lei é de cinco pessoas, todas serão ressarcidas separadamente sem nenhuma divisão da quantia da indenização, beneficiando tanto as vítimas do acidente quanto ao seu causador (JÚNIOR, 2013). Portanto, o ressarcimento das compensações do seguro DPVAT é realizado independentemente da responsabilidade de culpa dos envolvidos, efetuado mediante comprovação do acidente e do prejuízo ocorrido. Para isso, considera-se apenas a junção do atestado de óbito, o boletim de ocorrência policial, o laudo pericial certificando a invalidez do cidadão, as notas fiscais de internação e os custos das medicações, se preciso (BRITO; ROCHA, 2013).

A circunstância do incidente danoso determina para o amparado pelo seguro, o compromisso de informar o evento para a seguradora. Surgindo, da mesma maneira, o dever da seguradora de providenciar a regularização do evento ocorrido, independentemente do reembolso da compensação. À vista disso, o direito que antes poderia ser solicitado em até vinte anos, neste momento, deve ser buscado em até três anos, resguardando os eventos previstos em lei, não ocorrendo à prescrição do seguro (GARCIA, 2018).

Atualmente, os valores proporcionais às indenizações do seguro são fixados por lei, determinando em situação de morte, o valor de R\$ 13.500,00 fixos, sendo dividido pelos dependentes, sejam eles filhos da vítima e/ou companheiro (ou alguém que esteja equiparada a este), no entanto, na ausência dessas pessoas, poderão solicitar a compensação também àquelas que comprovarem que a perda da vítima os impossibilitou dos meios indispensáveis a sobrevivência, assim previsto no inciso único do art. 5 da Resolução CNSP 332/2015, (OLIVEIRA; DUARTE, 2017). Em casos de invalidez, os valores previstos variam com a gravidade da sequela sofrida, podendo ser descrita como invalidez parcial (completa ou incompleta) ou permanente total, sendo estabelecida pela Medida Provisória 451/2008 o rol de percentuais dos prejuízos corporais utilizada como critério de descrição, como segue o ANEXO A, deste estudo (MARTINS, 2019).

Para as compensações com os custos de assistências médicas, os valores chegam a variar com as despesas ativas chegando ao valor extremo de R\$ 2.700,00. Em casos de invalidez definitiva e DAMS, o ressarcimento é pago diretamente a vítima. O DPVAT reembolsa todos os custos médico-hospitalares consequentes de incidentes automobilísticos

realizados em instituições privadas, do mesmo modo em redes associadas ao Sistema Único de Saúde (SUS), sendo efetuadas em caráter restrito, especificamente as despesas com equipamentos ortopédicos, medicamentos, próteses, órteses e outras precauções de tratamento, sendo todos esses métodos previamente justificados pelo médico (OLIVEIRA; DUARTE, 2017).

No entanto, estarão excluídos das coberturas os eventos de incidentes sucedidos fora do território brasileiro, quaisquer custos relacionados a processos criminais, autuações e fianças exigidas aos motoristas ou donos de veículos automobilísticos e os prejuízos pessoais sofridos em consequência de radiações ou contaminações de radioatividade por qualquer variedade de combustível nuclear, ou por qualquer amostra de combustão de matéria nuclear (SUSEP, 2019).

Dessa maneira, a seguradora através de informativos publicados anualmente, como o Livroto DPVAT (2017), esclarece que os recursos apurados com o seguro são para amparar as vítimas de incidentes de trânsito que são estabelecidos por lei e obtidos mediante a contratação anual paga por todos os donos de veículos automobilísticos, subordinados a registrar e licenciar os veículos. Realizando seu pagamento mediante uma cota única do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, sendo a sua liquidação exigência prévia para a efetuação do licenciamento do veículo.

Os preços aplicados e as quantias de cobrança do seguro passam diariamente por variações provocadas pelas aplicações realizadas com as análises atuariais apresentadas pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, que são subordinados pelo CNSP. De modo a atuar com o seguro, as instituições seguradoras contratam o DPVAT por meio de uma seguradora central, excluindo consequentemente qualquer outro meio que venha a concretizar esse seguro obrigatório na sociedade (OLIVEIRA; DUARTE, 2017).

Embora haja o ressarcimento do prejuízo ocasionado pelos acidentes de trânsito, o DPVAT não dispõe do objetivo de devolver toda a quantia financeira ou sentimental dos prejuízos do incidente, ele restaura apenas o prejuízo sofrido, visando amenizar a circunstância vivida pelos favorecidos ou vítimas, reparando pelo falecimento de um ente ou reembolsando os custos pagos com os tratamentos médicos ocasionados pelo evento coberto pelo seguro obrigatório (GARCIA, 2018).

7.1. O Seguro DPVAT em suas competências

Para a execução e efetivação dos estudos e cálculos relacionados ao DPVAT, existe uma série de análises que devem ser consideradas, a exemplo das variáveis da quantia total desembolsado, a frequência dos fatos e o valor das indenizações. Para se desenvolver algo frente a isso, é realizada uma constituição de retenções e uma projeção utilizando aquilo que é de fundamental relevância para o exercício seguinte, conforme explica o convidado Dr. Ricardo Xavier ao evento: Seguro DPVAT 40 anos, um seguro em evolução (2015), promovido pelo Centro de Estudos do TJ – RS (Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul).

Os dados dos sinistros incorridos na carteira são utilizados como base para os cálculos dos valores dos prêmios feitos para cada categoria tarifária não sendo avaliados os aspectos individuais do risco segurado para o cálculo do prêmio do DPVAT, ficando todos os donos de transportes segurados em cada uma das sete modalidades de veículos, pelos mesmos riscos especificados na Resolução do CNSP N°. 332/2015 (XAVIER, 2013).

As informações apuradas, que geralmente influenciavam no estabelecimento dos valores dos prêmios de um seguro específico como o sexo, o tempo do condutor habilitado, idade, características do transporte ou até mesmo as áreas geográficas de circulação dos veículos nas rodovias, serão ignoradas pela seguradora (OLIVEIRA; DUARTE, 2017).

De acordo com o Livreto DPVAT (2017), apenas um dos consórcios do seguro, até 2015, era formado pelas modalidades de veículos 1, 2, 9 e 10 e outro pelas categorias de veículos 3 e 4, como demonstra o ANEXO B deste trabalho. Sendo ocasionadas mudanças no primeiro dia válido de 2016, com a união dos dois consórcios e a inserção dos ciclomotores entre as modalidades de transporte, houve uma iniciativa fundamental para o aperfeiçoamento da gestão dos recursos apurados.

No ano de 2019 houve alteração das quantias cobradas pelo seguro para cada categoria de veículos automobilísticos, prevista nas cláusulas do art. 47º, Resolução CNSP 371/2018. Encontram-se listadas no Quadro 1, as modalidades de transportes que passaram por alterações nas tarifas.

Os dados do Quadro 1 mostram que o prêmio mais caro em 2018, corresponde as motocicletas e motonetas que centralizam a maior parte dos acidentes automobilísticos envolvendo cobertura, ficará 56% mais barato passando de R\$180,65 para R\$ 80,11. Os

valores dos prêmios dos ônibus, micro-ônibus e lotações sofreram um valor reduzido de 79%, passando de R\$ 160,05 para R\$ 33,61 e as pick-ups, caminhões, reboques, semirreboque e transportes ciclomotores tiveram redução de 71%, passando de R\$ 43,33 para R\$ 12,56, assim previsto na Resolução CNSP 371/2018. (BRASIL, 2018).

Quadro 1 – Comparação nos preços do seguro por modalidade (2018 - 2019).

Categoria	Valores de Prêmio Tarifário 2018 (R\$)	Valores de Prêmio Tarifário 2019 (R\$)	Variação de preços
1	41,40	12,00	-71%
2	41,40	12,00	-71%
3	160,05	33,61	-79%
4	99,24	20,84	-79%
8	53,24	15,43	-71%
9	180,65	80,11	-56%
10	43,33	12,56	-71%

Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseado no CNSP.

Em média, o declínio do seguro DPVAT foi de 63%, segundo o levantamento realizado pelo CNSP, vinculado ao Ministério da Fazenda (2018), em virtude de o montante de recursos apurados atualmente ter sido maior que as necessidades do seguro. O combate às fraudes, como informa a pasta, contribuiu bastante para a sobra, levando a rentabilidade dos acúmulos do fundo que constitui o seguro e a diminuição significativa dos danos.

A respeito do assunto, a clarificação de um caso em 2015 revela-se importante. Com a operação Tempo de Despertar, estabelecida pela PF (Polícia Federal) em conjunto com o MPMG (Ministério Público do Estado de Minas Gerais), que desmantelou quadrilhas que efetuavam fraudes ao sistema do seguro DPVAT na intenção de angariar ressarcimentos indevidos das Seguradoras operantes (PF, 2015, n.p.). A averiguação deflagrada em 04.05.2016 alcançou nível nacional, sendo de fundamental importância para a instauração da Comissão Parlamentar de Inquérito, pela Câmara dos Deputados, nomeada CPI-DPVAT (BRASIL, Câmara dos Deputados, 2015, n.p.).

Destarte, a preocupação da opinião pública e das instituições de controle com o assunto, várias auditorias foram feitas pelo Tribunal de Contas da União - TCU na SUSEP buscando “verificar a conformidade dos atos de regulação e de fiscalização da entidade no que tange à formação e à pertinência dos custos que compõem o prêmio” (BRASIL, TCU, 2016, p. 1), induzindo o CNSP, a reduzir os valores cobrados com os pagamentos do seguro apurados, até este momento (BRASIL, TCU, 2018, p. 3).

Em 2017, foram barradas 44,8% de tentativas de fraudes ao seguro DPVAT, como informa o Livreto DPVAT (2017), quase metade se comparado ao total de fraudes evitadas no ano de 2008, provocando uma redução de 37% de ações judiciais. Quando comparados, nos anos de 2016 e 2018, foram economizados R\$ 403,5 milhões correspondentes a 39.138 mil fraudes evitadas, o equivalente a R\$ 222,9 milhões poupados no ano de 2016.

De modo geral, a redução dos subsídios às motos, sofre variação nos percentuais deduzidos de acordo para cada tipo de transporte. Informações apuradas pelo CNSP, órgão ligado ao Ministério da Fazenda (2018), dizem que, apesar de representarem um percentual de 74% das indenizações pagas, estas constituem apenas 27% da frota nacional, apresentam uma queda, em relação aos veículos coletivos, proporcionalmente maiores em consequência dos altos ajustes nas despesas com mediação destas categorias, privilegiando esses veículos que contribuem com menos riscos em comparação aos individuais.

Ao comparar motocicletas e automóveis, de fato, a primeira desprotege o cidadão em qualquer incidente de trânsito, ocasionando, muitas das vezes, invalidez definitiva em algum grau, diferentemente dos incidentes de carro onde, na maioria das vezes, ninguém se machuca (GARCIA, 2018). Analisando as ocorrências envolvendo as motocicletas, em que seu pagamento é o mais caro devido aos altos índices de acidentes, nota-se que boa parte dos veículos quitam o seguro, segundo menciona o Dr. Ricardo Xavier, em um evento promovido pelo Centro de Estudos com o tema: Seguro DPVAT 40 anos, um seguro em evolução (2015).

Na maioria dos casos, nota-se que ainda existe certa complexidade em relação aos valores dos prêmios do seguro para evitar as altas taxas de insolvência. A inadimplência, nas outras transações de seguros, quebra o vínculo de responsabilidade da Seguradora em reembolsar as vítimas de acidentes de trânsito, entretanto, o ressarcimento das compensações do seguro DPVAT é de natureza jurídica, onde o condutor é ressarcido mesmo que se apresente inadimplente, sendo o DPVAT preponderante à visão econômica da operação em relação à importância social (FILHO, 2013).

Na prática, nem toda quantia arrecadada com os pagamentos do bilhete do seguro se destinam aos custos de operação e financiamento de coberturas indenizatórias. Uma parcela considerável dos recursos é obrigatoriamente destinada ao desenvolvimento educacional do mercado de seguros e à melhoria de políticas públicas como financiamento do Sistema Único de Saúde e da educação no trânsito (OLIVEIRA; DUARTE, 2017).

Portanto, o aumento da quantidade de veículos automobilísticos em união com os altos índices do valor dos prêmios tem sido favorável para gerar, ao longo dos anos, um aumento na arrecadação do DPVAT. Coincidentemente, as indenizações também vêm crescendo com as despesas (BATISTA; MYRRHA, 2016).

7.2. O Seguro DPVAT e sua importância no mercado financeiro nacional

Seguindo essa linha de estudo, são vários os indícios que comprovam uma forte ligação entre o aumento do mercado securitário e o aumento da economia brasileira. As seguradoras movimentam o mercado financeiro com recursos de vários setores como os investimentos em títulos públicos, as letras do tesouro e as ações de empresas de capital aberto (ARENA, 2008), registrando uma evolução positiva em relação ao montante de provisões técnicas dos consórcios do seguro, sendo acumulados até 30.06.2012, cerca de 3,7 bilhões em aplicações totalmente cobertas por fundos de investimentos, como mostra o Relatório de Demonstrações Anuais do Seguro DPVAT (2012).

A princípio, existem dois indicadores capazes de avaliar o desenvolvimento do mercado de seguros em uma região: o coeficiente de densidade, capaz de mensurar, em termos reais, a razão entre os prêmios e a população e o coeficiente de penetração que é a razão entre o recolhimento dos pagamentos no mercado de seguros verificados sobre o Produto Interno Bruto (CONTADOR; FERRAZ, 2002).

Em conformidade com os autores Duarte e Júnior (2015), foram efetuadas as operações dos coeficientes de Densidade e Penetração, através das informações do PIB Brasileiro, Prêmios do seguro DPVAT Anuais e da População Brasileira no período de 2002 a 2013. Havendo anualmente um crescimento do Prêmio nominal e o Produto Interno Bruto, 10,80% e 11,40%, respectivamente. Sendo recalculadas as quantias constantes, nos quais foram descontados nesses crescimentos o efeito da inflação, nota-se um aumento no prêmio

real de 5,72% e no PIB real de 6,39%. Logo, a desigualdade entre o aumento do PIB nominal e o Prêmio nominal foi de 0,68% e a mesma dessemelhança em termos reais de 0,60%.

Porém, na comparação dos coeficientes dos resultados das relações entre as arrecadações no mercado de seguros supervisionados sobre o PIB, ficaram parados nos 2,12% (CONTADOR; FERRAZ, 2002), onde foram apanhados os resultados que puderam realmente comprovar um crescimento no Produto Interno Bruto (PIB) e um aumento no mercado de seguros como um todo, simultaneamente com o momento de estabilidade inflacionária (ARENA, 2008; CONTADOR; FERRAZ, 2002).

No entanto, espera-se para o atual e futuro cenário, que em consequência da diminuição do público jovem e também dos usuários de veículos automobilísticos, os recursos advindos do DPVAT continuem aumentando num ritmo menos acelerado, na medida em que os jovens representam uma parcela dos clientes compradores de transportes, os custos tendem a ter uma instabilidade ou diminuição com os acidentes de trânsito (BATISTA; MYRRHA, 2016).

8. LEGISLAÇÃO DO DPVAT

Sendo um modelo de seguro de proteção social, o DPVAT é um seguro obrigatório pouco conhecido por seus usuários que não desfrutam da proteção que lhe é proporcionada quando necessária (CABRAL, 2010).

Fundamentado no Decreto-Lei 73, em 21.11.1966, os seguros obrigatórios ou compulsórios passaram a ganhar poder e influência no território nacional perante seus procedimentos previstos em lei. Em seu art. 20º, regulamentava-se da seguinte maneira:

Artigo 20. Sem prejuízo ao disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de:

(...).

b) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestre, fluvial, lacustre e marítima, de aeronaves e dos transportadores em geral.

Entretanto, o seguro para os donos de veículos automobilísticos só foi realmente aplicado com o Decreto 61.867/67, expressava-se ele:

Artigo 5º. As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, proprietários de quaisquer veículos relacionados com os artigos 52 e 63 da Lei 5.108/66, referente ao Código Nacional de Trânsito, ficam obrigados a segurá-los, quanto à responsabilidade civil decorrente de sua utilização.

O referido decreto estabelecia valores equilibrados dos prejuízos materiais e pessoais sucedidos de sinistros, que previa em seu art. 6 que o seguro obrigatório protegeria também os estragos causados aos cidadãos através das cargas transportadas, ademais, definia também em seu art. 28, que a contar de 01.01.1968, sem a comprovação de quitação do seguro, nenhum transporte conseguiria ser licenciado (BRASIL, 1967).

Desde o período de sua implantação, com o Decreto 61.867 de 07.11.1967, as importâncias das suas indenizações variam, assim como no momento presente, para cada tipo de evento. Consignado o seu art. 7, são elas:

- Em relação aos casos resultantes em morte das vítimas, as indenizações corresponderiam a seis mil cruzeiros novos;
- Caso fosse comprovada a incapacidade passageira, a importância da indenização poderia atingir o até o valor máximo de seiscentos cruzeiros novos;

- Em casos resultantes de invalidez definitiva os valores corresponderiam até seis mil cruzeiros novos;
- Nos eventos sucedidos de prejuízos materiais, as importâncias das compensações poderiam atingir um limite máximo de até cinco mil cruzeiros novos, sendo inferidos deste como franquia, o valor de cem cruzeiros novos.

Naquele mesmo período surge o decreto 814, de 04.11.1969, que estabeleceu modificações no seguro obrigatório, a partir dali, não haveria mais coberturas para as perdas materiais ocasionados pelos incidentes de trânsito e que bastaria somente a prova do prejuízo para ser ressarcido, independente de quem fosse a culpa pelo acidente (BRASIL, 1969).

Na década seguinte, foi criada a Lei 6194/74, abolindo expressamente o Decreto-Lei 814, em 04.09.1969. O art. 2, alínea I da Lei, modificou a nomenclatura do seguro Recovat passando a ser designado de DPVAT. A nomenclatura anterior causava incômodo entre seus intérpretes em consequência de sua designação, por isso, passou a ser um seguro de perdas pessoais, onde suas compensações são pagas independentemente do levantamento de culpa do causador do acidente ou do reconhecimento do transporte responsável pelo dano provocado (VALLER, 1998).

Posteriormente, a Lei 8.441/92 estabeleceu alterações na Lei 6.194/74, que a contar da disposição da apresentação da documentação necessária, ressalta um aumento no prazo conferido à seguradora para recebimento do ressarcimento, que de 5 passou a ser de 15 dias (BRASIL, 1992).

Entretanto, a publicação da Medida Provisória 340/2006, passou por alterações nos valores das compensações com a Lei 11.482 de 31.05.2007, os montantes indenizatórios passaram a possuir um teto fixo, passando a não ser mais baseados em cálculos de diversos salários mínimos. Desta maneira, a redução nos valores das indenizações representou uma notável alteração (BRASIL, 2007).

A Medida Provisória 340 de 29.12.2006, instituiu que os pagamentos das compensações devem ser feitos na proporção da importância vigente na data do incidente de trânsito, sendo acrescentada a opção de escolha por caderneta de poupança e ampliando o intervalo de tempo de 15 para 30 dias. Com base no art. 792 do CCB (Código Civil Brasileiro), o ressarcimento das compensações, em situações que acabem ocasionando a morte, seja dividido entre os filhos e o companheiro da vítima (BRASIL, 2006).

Dessa maneira, é fixado por lei o valor da quantia segurada de cada uma das coberturas, que continua firme desde o ano de 2006, no momento que foi estabelecido pela Medida Provisória 340/2006, alterada pela Lei 11.482, de 31.05.2007, sofrendo modificações no art. 3 na Lei 6194, de 19.12.1974. As demandas judiciais têm sido resultado da falta de reajuste dos valores em que se solicita a atualização monetária da quantia, a calcular da data do evento (GARCIA, 2018).

Uma vez que, a Lei 11482 de 31.05.2007, assegura que as importâncias seguradas teriam seu teto máximo de R\$ 13.500,00, em acidentes ocasionando o falecimento da vítima a quantia do ressarcimento é completa. Para as condições de invalidez definitiva, a importância das indenizações varia com o grau, podendo ser proporcional ou integral. Já a Lei 6194/74, estabelece o percentual de incapacidade relacionado aos parâmetros que sofreram modificações pelas Leis 11.482, de 31.05.2007 e Lei 11.945, de 04.06.2009, sendo a importância beneficiária vigente na época da incidência do acidente, com valor da compensação máxima de até R\$ 2.700,00, caso seja a título de ressarcimento das despesas médicas (SUSEP, 2019).

O valor do benefício segurado em situações de invalidez definitiva parcial (completa ou incompleta) será sempre abaixo de R\$ 13.500,00, os valores das compensações serão determinados pelas aplicações do percentual do prejuízo financeiro sobre o montante total, sendo calculados pelos percentuais de 10% em casos de sequelas residuais, 25% em casos com perdas leves, 50% para casos com perdas médias, 75% para casos com perdas intensas. Para as condições de invalidez definitiva total as vítimas serão ressarcidas com 100% do valor a ser pago, sem nenhuma redução na quantia total segurada de R\$ 13.500,00, podendo ser vista no ANEXO A (MARTINS, 2019).

Os cálculos dos valores das indenizações, publicada pela Lei 6.194/74, sofreram alterações pela Medida Provisória 340/2006, seguida pela Lei 11.482/2007 e mais tarde pelas Leis 451/2008 e 11.945/2009 (MARTINS, 2009). Convertendo os modelos dos cálculos das compensações dos seguintes casos:

- As compensações em situações que envolvam morte ou invalidez deveriam ser um somatório, atual, de até 40 (quarenta) salários mínimos, baseado no salário mínimo correspondente de R\$ 678,00, o equivalente a uma quantia de R\$ 27.120,00, correspondente a uma diferença de R\$ 13.620,00;

- A quantia máxima das compensações, nas situações que envolvam a restituição das despesas de assistências médicas e suplementares - DAMS, corresponderia no máximo à R\$ 5.424,00, o proporcional a 8 salários mínimos, sendo somadas com uma diferença equivalente a R\$ 2.724,00 da quantia quitada;
- As indenizações em situações de morte ou invalidez deveriam ser um somatório, atual, de até 40 (quarenta) salários mínimos, baseado no salário mínimo correspondente de R\$ 678,00, o equivalente a uma quantia de R\$ 27.120,00, correspondente a uma diferença de R\$ 13.620,00;
- A quantia máxima das indenizações, em situações que ocorram a restituição das despesas médicas, corresponderia no máximo à R\$ 5.424,00, o proporcional a 8 salários mínimos, sendo somadas com uma diferença equivalente a R\$ 2.724,00 da quantia quitada.

Nesta sequência, foram publicadas as Leis 13.154 de 30.07.2015, sofrendo a última alteração nos recursos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a 6194/74, sendo retirada dos municípios e passando a ser estatal, a competência para administração dos ciclomotores de menos de 50cc, como também dos demais veículos automobilísticos e tratores, que por sua vez, perdem as características distintivas de veículos automobilísticos e instauram método de escritura dos mesmos unindo-se ao MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) (GARCIA, 2018).

9. METODOLOGIA

Para a elaboração deste trabalho de conclusão de curso foi realizada uma revisão de literatura e de estatística descritiva das bases pesquisadas.

Com a intenção de atingir o objetivo deste estudo, foram realizadas pesquisas através de fontes secundárias em forma de artigos especializados sobre o tema, internet, revistas e livros, bem como uma coleta de dados, obtendo assim as informações de arrecadação e as quantias de sinistros pagos durante os últimos anos, seguido das informações de acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras e os dados do DPVAT, em geral.

9.1. Dados

Os dados utilizados neste estudo foram selecionados, a partir de informações anualmente divulgadas nos Anuários do Seguro DPVAT de 2018 e 2019, a fim de verificar a quantidade de veículos em circulação nas rodovias nos últimos oito anos e o número de compensações pagas às vítimas de acidentes de trânsito. Também foram colhidas informações da Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão, divulgadas no Anuário Estatístico de 2018 (base 2017), obtendo o perfil referente à evolução de veículos automobilísticos de 2013 a 2017, da cidade de Aracaju.

Posteriormente, foram coletados, dos anos de 2012 a 2018, dados divulgados mensalmente pelo Detran/SE, tais informações tem a finalidade de analisar mensalmente as ocorrências de incidentes de trânsito e delas foram extraídos 14.911 eventos em todo estado. Em seguida, foram coletados os dados divulgados anualmente pela SUSEP, nos anos de 2010 a 2018, a fim de verificar os índices de arrecadações e compensações pagas as vítimas de acidentes.

Nos dados divulgados anualmente pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA foram extraídas 576.355 ocorrências nos anos de 2012 a 2017, com o propósito de analisar as taxas e números de falecimentos nos acidentes de trânsito. Da mesma forma, foram utilizados os dados mensalmente divulgados pela PRF – Polícia Rodoviária Federal, sendo selecionados dois tipos de bancos de dados de incidentes de trânsito agrupados por indivíduos de diferentes sexos, causas e tipos, referente aos meses de janeiro de 2017 a julho de 2019, obtidas por intermédio de planilhas eletrônicas que foram somadas, reorganizadas e agrupadas para este estudo.

As variáveis selecionadas para o presente estudo são resultados da filtragem realizada nos dados disponibilizados pela PRF, que foram delimitadas entre as principais causas de acidentes de trânsito (defeito na via, desrespeito às leis de trânsito pelo condutor, ausência de atenção na direção, ingestão de bebidas alcoólicas e drogas, não guardar distância de segurança, pista escorregadia e excesso de velocidade), por sexo e grau de gravidade do acidente e posteriormente, somadas ao total de 398.698 observações do banco de dados agrupadas em categorias de veículos (motocicletas, automóveis e veículos de grande porte, que inclui os transportes como: caminhão, caminhão-trator, micro-ônibus, ônibus, reboque, semirreboque, trator de esteira, trator de rodas, trator misto e trem-bonde).

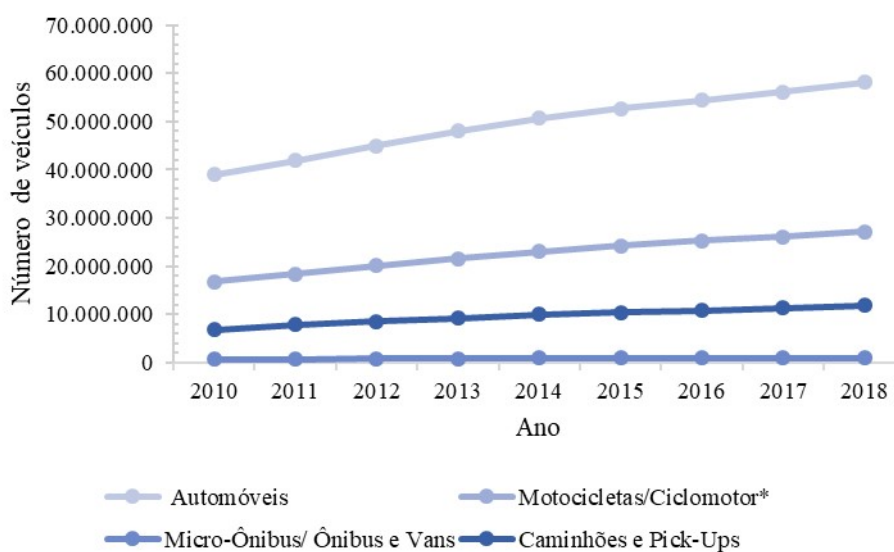
Para uma melhor compreensão e entendimento dos dados analisados, foi utilizado neste trabalho, para a produção dos gráficos e mapas, o criador de planilhas da Microsoft Office Excel, versão 2016.

10. RESULTADOS E DISCUSSÕES

O presente estudo abordará neste capítulo os resultados dos dados analisados referentes à evolução da frota de veículos, acidentes de trânsito, Seguro DPVAT e valores de arrecadações e sinistros pagos.

Inicialmente, buscou-se analisar a evolução da frota de veículos de 2010 a 2018, como mostra a Figura 1, nota-se que o crescimento fica nítido durante os anos. Os automóveis apresentaram um elevado aumento em 2018, as motocicletas e ciclomotores mantiveram-se constantes devido aos baixos preços das prestações e a facilidade de crédito concedido aos usuários e os ônibus, micro-ônibus e vans apresentaram um menor crescimento quando comparado aos automóveis.

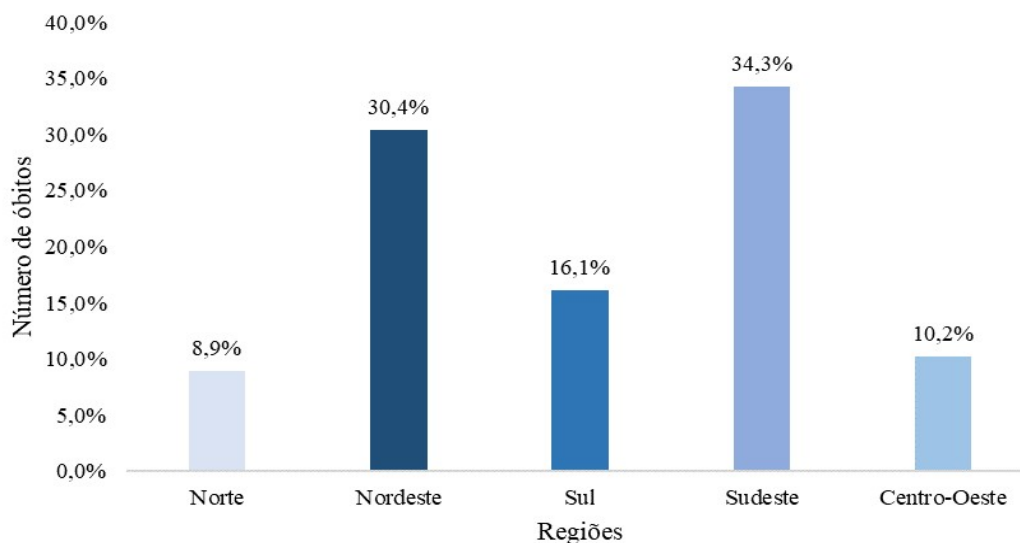
Figura 1 – Crescimento na frota de veículos no Brasil (2010 - 2018).



Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada na Seguradora Líder.

A Figura 2 mostra o número de óbitos em acidentes por transporte de 2012 a 2017. Nota-se que para cada 33,80% dos indivíduos com idade entre 15 a 29 anos, 34,3% dos veículos envolvidos nos acidentes com vítimas fatais estão centrados na Região Sudeste, 30,4% na Região Nordeste e 8,9% na Região Norte. Percebe-se que nas regiões mais populosas e com maior circulação de veículos há maiores chances de ocorrências de acidentes.

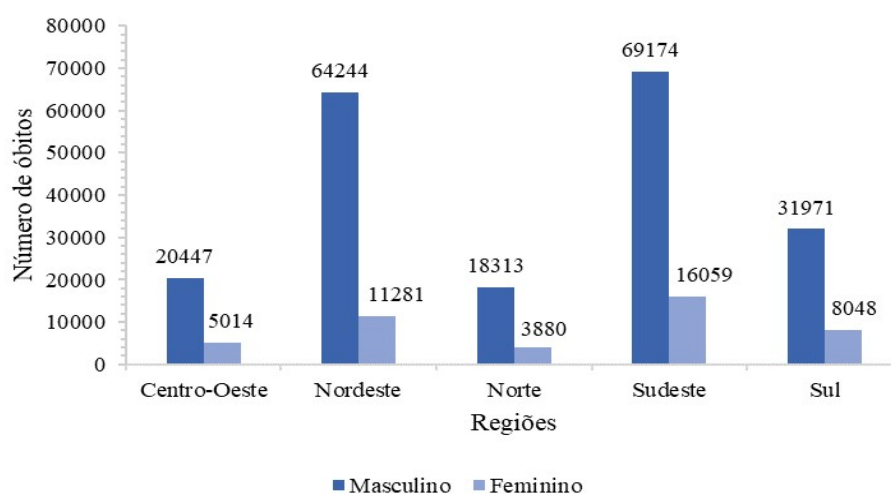
Figura 2 – Número de óbitos em acidentes por frota em cada região (2012 - 2017).



Fonte: Elaborada pela autora (2019), com base no IPEA.

A Figura 3 está relacionada aos números de óbitos em incidentes de trânsito por região, para ambos os sexos, de 2012 a 2017. Observa-se que a Região Sudeste apresentou um maior número de mortes, totalizando para o sexo masculino 69.174 e 16.059 para o sexo feminino, já a Região Norte apresentou o menor número, 18.313 para o sexo masculino e 3.880 para o feminino. Visto que, em todo o Brasil o maior número de óbitos é do sexo masculino.

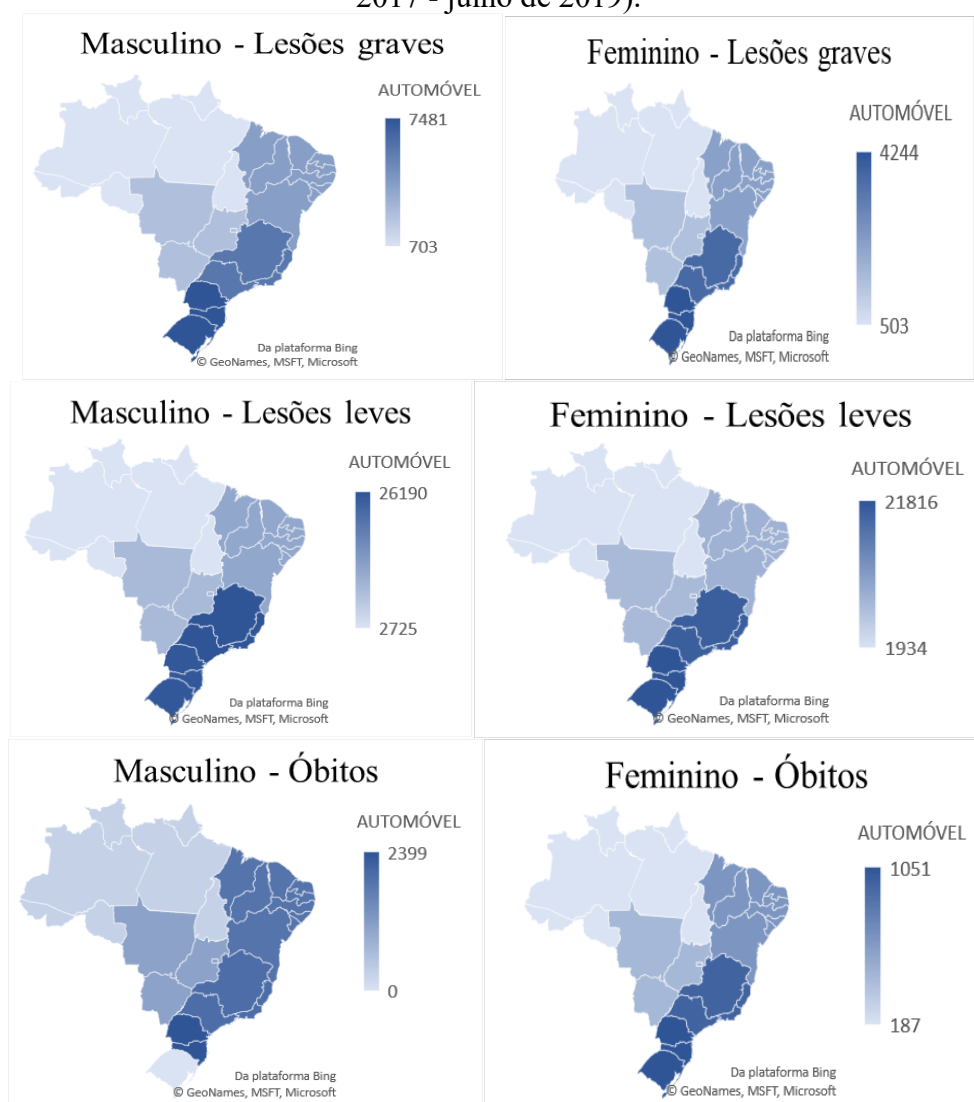
Figura 3 – Número de óbitos em acidentes por sexo em cada região (2012 - 2017).



Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada no IPEA.

A Figura 4 indica os números de lesões e óbitos provocados por acidentes de trânsito, para ambos os sexos, de janeiro de 2017 a julho de 2019. As Regiões mais claras do mapa indicam índices pequenos e as mais escuras, índices mais altos. Nota-se com a tonalidade mais escura do mapa, que as Regiões Sul e Sudeste apresentaram um aumento no número de lesões graves e leves para ambos os sexos. Percebe-se em relação ao sexo feminino, que as proporções de gravidades do sexo masculino provocados por incidentes de trânsito foram bem superiores ao feminino. Para os casos de óbitos nessas regiões, fica evidente a predominância do sexo masculino e o menor número de óbitos registrados pelo sexo feminino nos últimos anos.

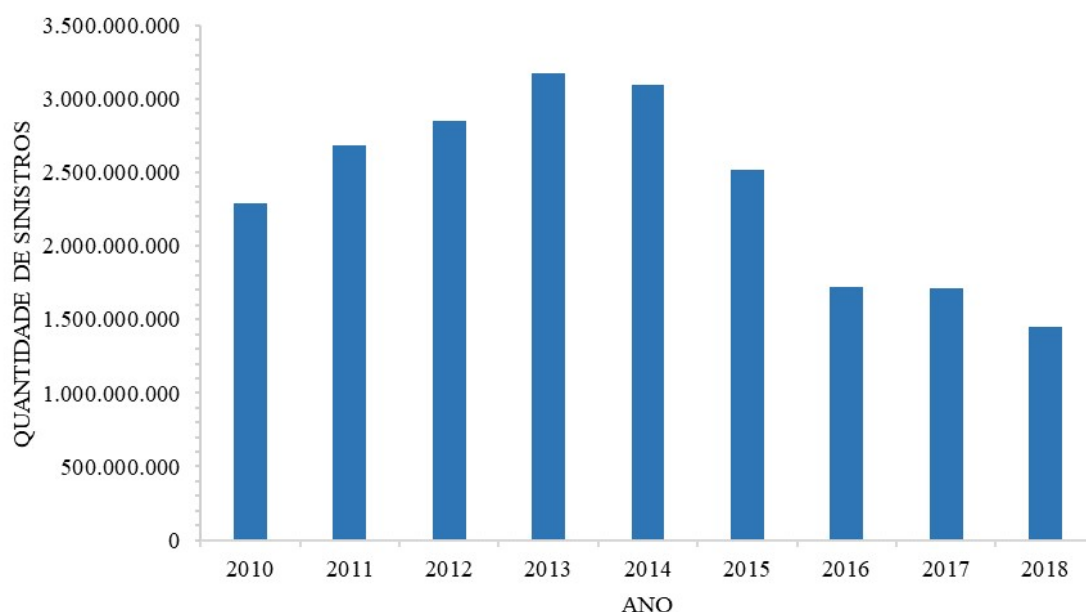
Figura 4 – Número de lesões e óbitos por sexo causados por acidentes de trânsito (janeiro de 2017 - julho de 2019).



Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada na Polícia Rodoviária Federal – PRF.

A Figura 5 está relacionada à quantidade de sinistros pagos pelo DPVAT para as vítimas de incidentes de trânsito, de 2010 a 2018. Observa-se que houve um aumento dos pagamentos de 2010 a 2013, mantendo-se constante até 2014, chegando a cerca de 3 bilhões de compensações pagas. Em 2016, os dados demonstram uma queda, mantendo-se constantes durante os outros anos, devido à redução nas tentativas de fraudes ao DPVAT, chegando a aproximadamente de 1 bilhão de compensações pagas.

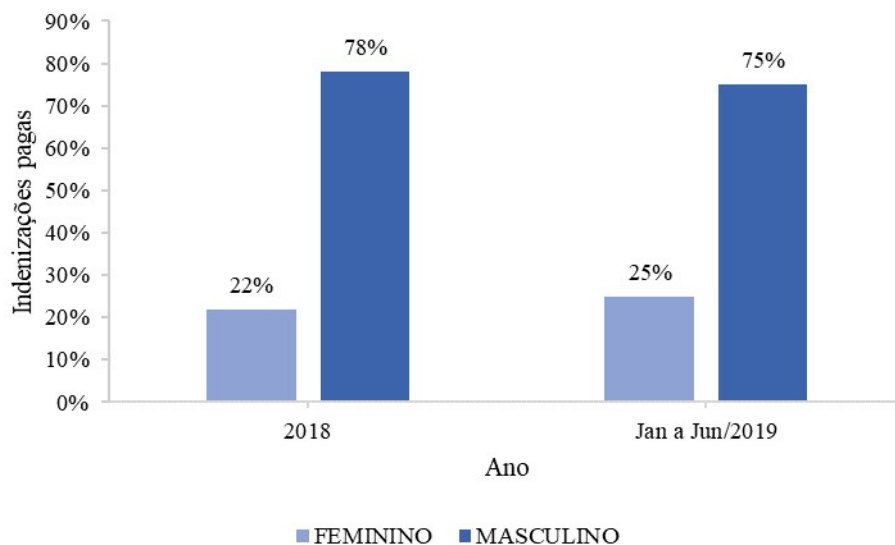
Figura 5 – Quantidade de sinistros pagos (2010 - 2018).



Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada na SUSEP.

A Figura 6 aponta o número de indenizações pagas, de janeiro de 2018 a junho de 2019. Nota-se que, na grande maioria, o sexo masculino é o mais indenizado pelo seguro. Em 2018, foram pagas 78% para o sexo masculino e 22% feminino. Até junho de 2019, o percentual apresentado ficou quase próximo ao ano anterior, com 75% para os homens, que apresentaram uma pequena redução no último ano, e 25% para as mulheres.

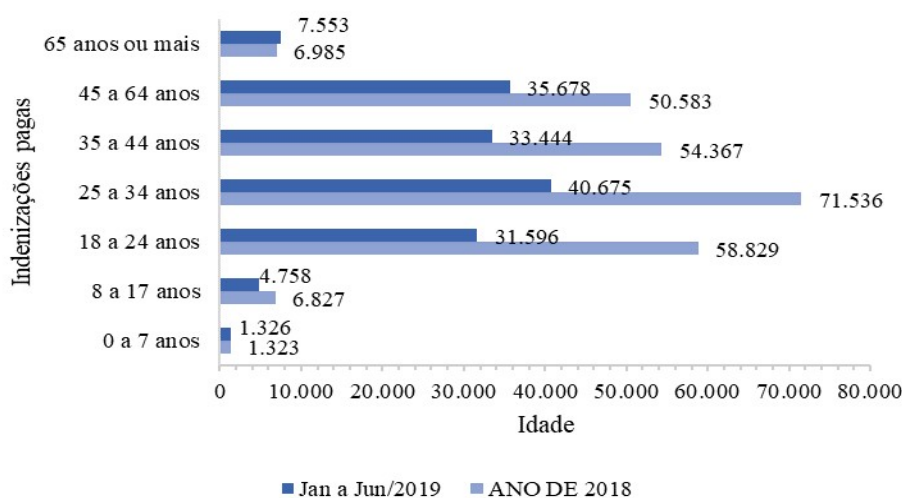
Figura 6 – Número de indenizações pagas por sexo (janeiro de 2018 - junho de 2019).



Fonte: Elaborada pela autora (2019), com base na Seguradora Líder.

A Figura 7 mostra as taxas de indenizações pagas por faixa etária, de janeiro de 2018 a junho de 2019. Nota-se que os indivíduos mais atingidos em 2018 apresentam idades entre 25 e 34 anos, chegando ao total de 71.536 compensações pagas e os menos atingidos, apresentam idades de 0 a 7 anos, com 1.323. No primeiro semestre de 2019, as compensações pagas já passam da metade do valor apresentado no ano anterior, com 40.675 e os indivíduos com idades de 0 a 7 anos, apresentam um aumento mínimo de 1.326 compensações pagas.

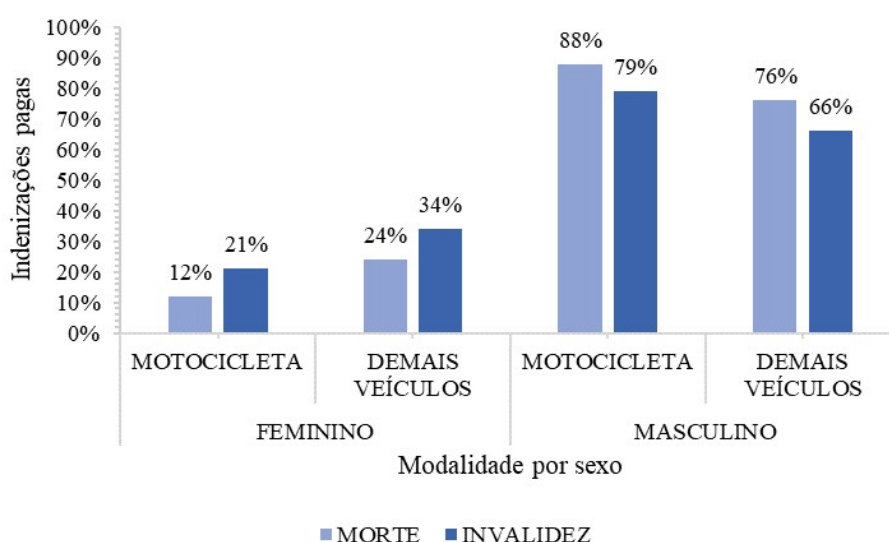
Figura 7 – Taxa de indenizações pagas por faixa etária (janeiro de 2018 - junho de 2019).



Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada na Seguradora Líder.

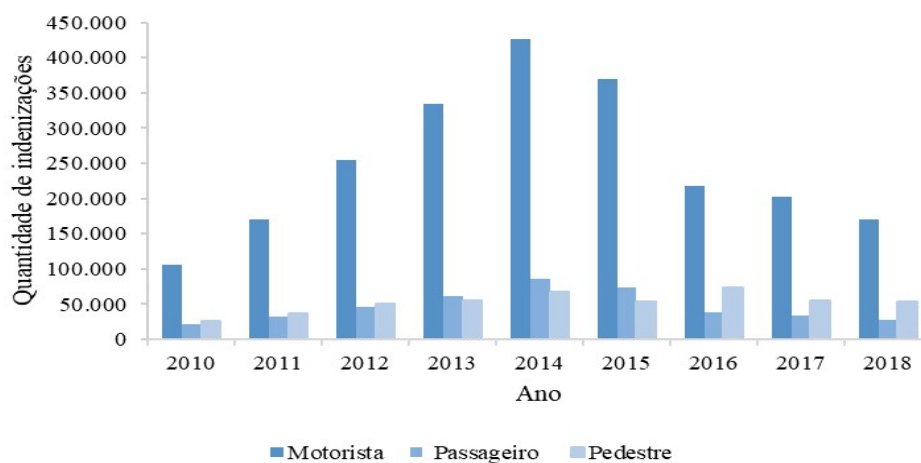
A Figura 8 indica o número de indenizações pagas para as coberturas de morte e invalidez definitiva por veículo e para ambos os sexos, de janeiro a junho de 2019. Observa-se que o sexo masculino lidera o percentual de vítimas com motocicleta, com 88% das compensações pagas em caso de falecimento e 79% para invalidez definitiva. O sexo feminino se sobressai apresentando uma menor taxa de compensação paga para as vítimas com motocicleta, com 12% para caso de falecimento e 21% para invalidez definitiva. Para os demais veículos, nota-se que o sexo masculino apresenta quase o dobro do percentual em relação ao sexo feminino. Percebe-se também, que o sexo masculino é mais agressivo no trânsito, pois normalmente é o que mais desrespeita as leis de trânsito.

Figura 8 – Indenizações pagas por cobertura, modalidade e sexo (janeiro a junho de 2019).



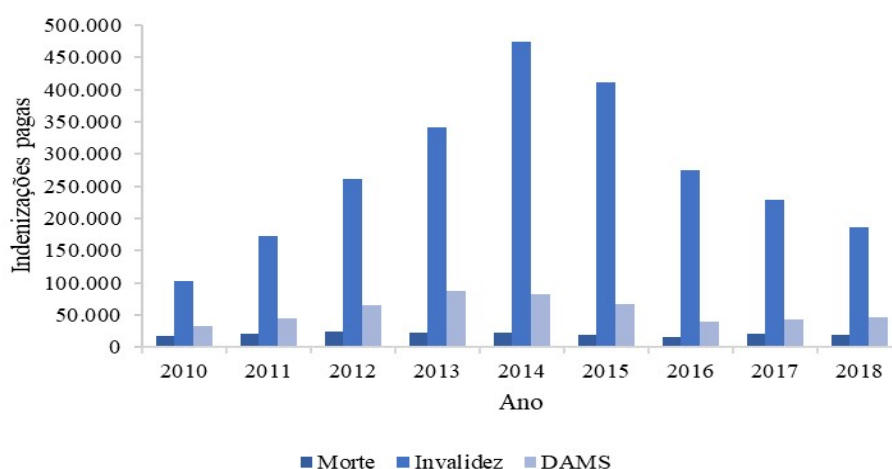
Fonte: Elaborada pela autora (2019), com base na Seguradora Líder.

Em relação às estatísticas de distribuição de sinistros pagos por sexo e tipo de vítima entre 2010 a 2018 analisadas, pode-se observar na Figura 9, quando cruzados os dados, um elevado aumento no número de sinistros pagos aos motoristas de motocicletas, no ano de 2014, apresentando uma queda em 2016 e permanecendo constante até 2018. Os passageiros apresentaram um comportamento de oscilação todo esse tempo e os pedestres mantiveram-se constante todo o tempo.

Figura 9 – Distribuição dos sinistros pagos por tipos de vítima (2010 - 2018).

Fonte: Elaborada pela autora (2019), com base na Seguradora Líder.

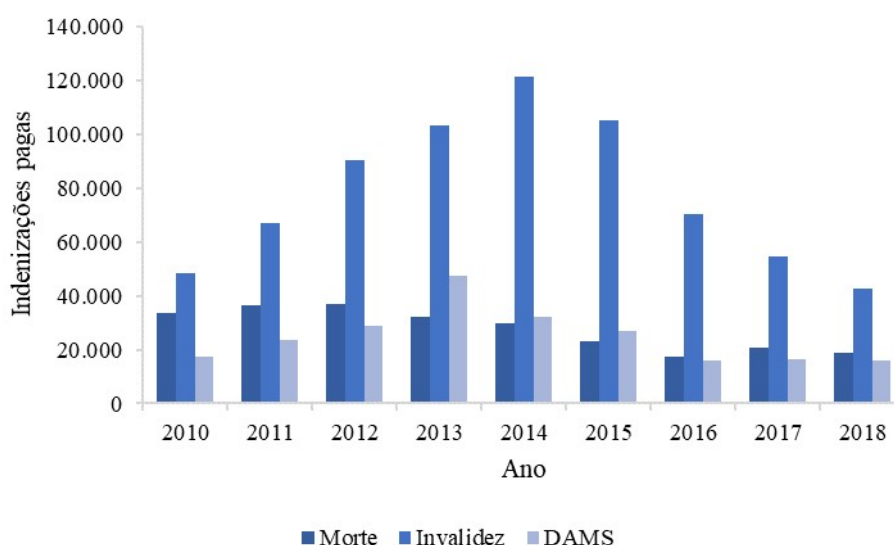
A Figura 10 mostra o número de sinistros que foram pagos para as coberturas envolvendo as vítimas de incidentes de trânsito, com motocicletas e ciclomotores, de 2010 a 2018. Dentre as três coberturas analisadas, nota-se de 2010 a 2014, um crescimento para os casos de invalidez definitiva com uma redução significativa em 2016 e outra em 2017 e 2018. Para as despesas de assistências médicas e suplementares - DAMS, observa-se uma oscilação durante os anos e para os casos de falecimento, verifica-se um comportamento constante todo o tempo.

Figura 10 – Indenizações pagas x coberturas - Motocicletas/Ciclomotores (2010 - 2018).

Fonte: Elaborada pela autora (2019), com base na Seguradora Líder.

A Figura 11 está relacionada com o número de indenizações que foram pagas as coberturas envolvendo as vítimas de incidentes de trânsito com os demais veículos automobilísticos de 2010 a 2018. Em 2014, os casos de invalidez apresentaram um elevado crescimento, caindo sucessivamente nos anos seguintes. Nos casos de despesas assistências médicas e suplementares - DAMS nota-se um aumento em 2013 e uma queda no ano seguinte, se mantendo constante durante todo o tempo e nos casos de morte percebe-se um comportamento oscilante durante os anos.

Figura 11 – Indenizações pagas x coberturas - Demais veículos (2010 - 2018).



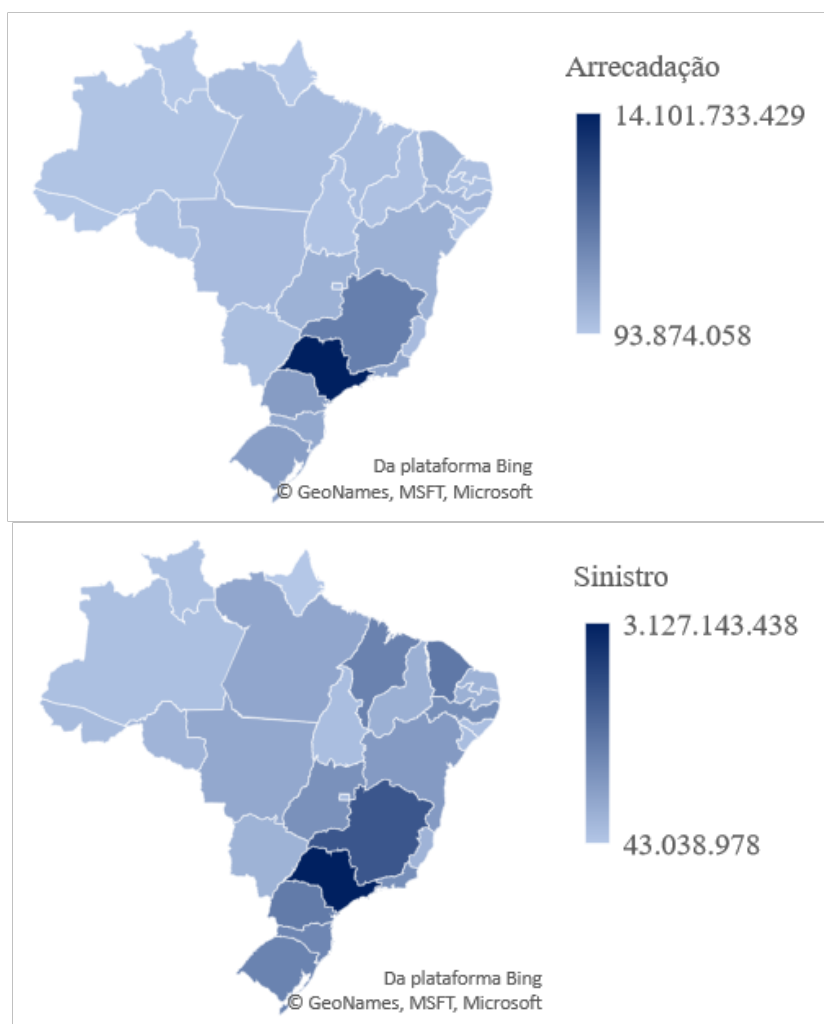
Fonte: Elaborada pela autora (2019), com base na Seguradora Líder.

Quando comparadas, as Figuras 10 e 11 revelam que em 2014 houve um elevado aumento no número de fraudes aplicadas ao seguro DPVAT, sendo realizados pagamentos de forma indevida para vítimas de outros tipos de acidentes, como informa o Livroto DPVAT (2017).

A Figura 12, mostra a quantidade de sinistros pagos para as motocicletas e os ciclomotores por estado em 2018. Com base na tonalidade mais escura do mapa, verifica-se que o Estado de Rondônia aparece com um índice de 149 compensações pagas. No Estado de Santa Catarina foram pagas 146 compensações. O Estado de Roraima aparece com 160 compensações pagas. O Estado de Tocantins lidera com 141 e o Estado de São Paulo aparece com o menor índice, 49 compensações pagas.

A Figura 14 mostra a comparação dos mapas do Brasil relacionados aos números de arrecadações e sinistros pagos de 2010 a 2018. Observa-se que São Paulo aparece como o estado que mais arrecadou com o DPVAT, com cerca de R\$ 14 bilhões, visto que é o estado mais populoso do Brasil, e consequentemente também mais indenizou as vítimas de incidentes de trânsito nos últimos anos, em torno de R\$ 3 bilhões de compensações pagas. O Estado do Amapá aparece como o estado que menos arrecadou com o seguro, com cerca de R\$ 93 milhões, quase metade do valor que foi gasto com os pagamentos das compensações, um pouco mais de R\$ 43 milhões.

Figura 14 – Número de arrecadações e sinistros por estado (2010 - 2018).

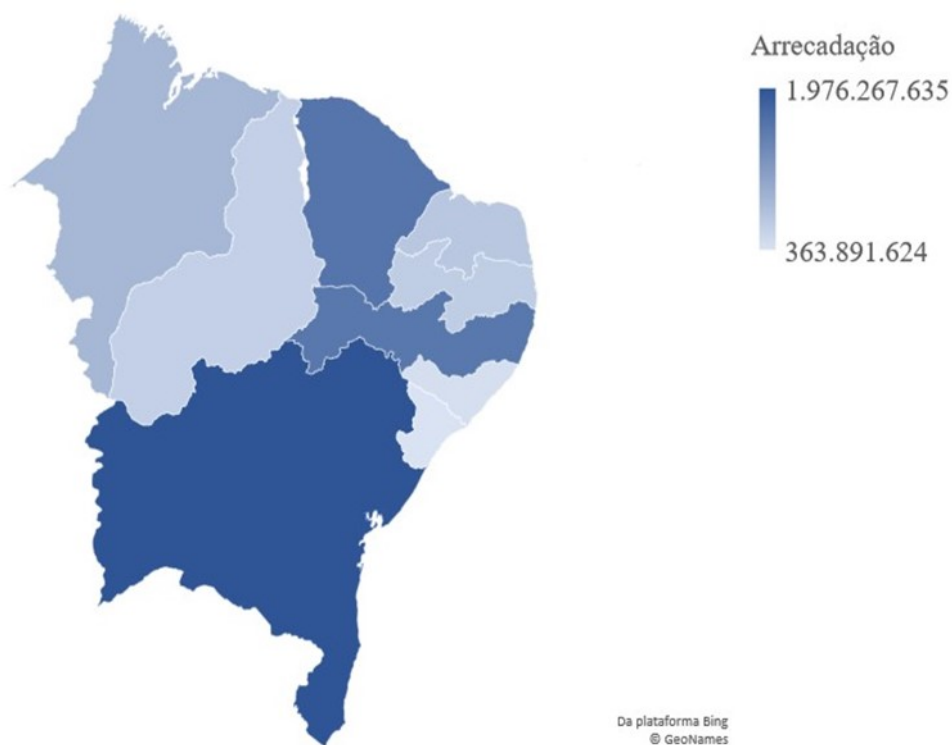


Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada na SUSEP.

Destacando a Região Nordeste, como pode ser observado na Figura 15, nota-se que a Bahia é o estado que mais arrecadou com o DPVAT, de 2010 a 2018, em torno de R\$ 1 bilhão

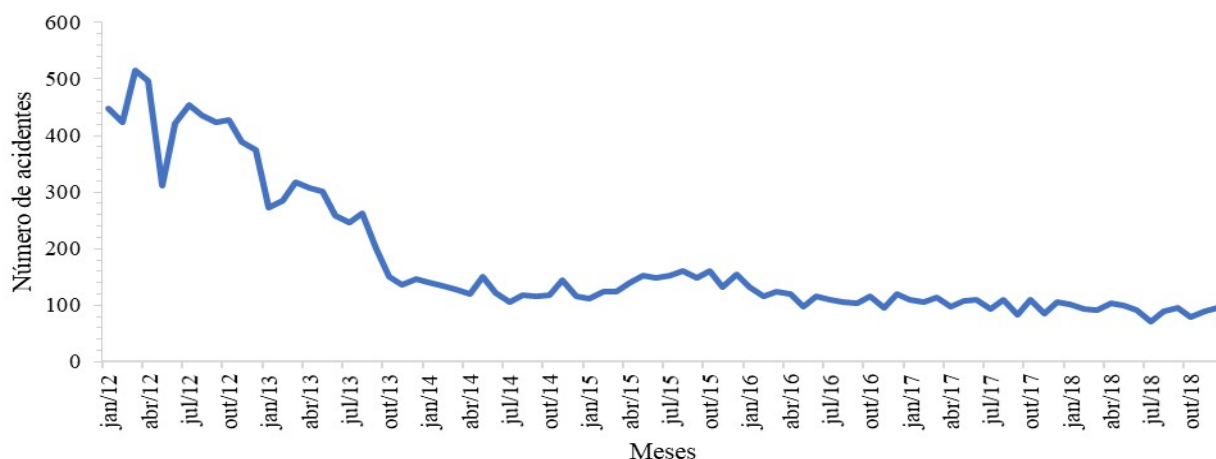
em bilhetes pagos, visto que é o estado mais populoso do Nordeste e com a grande venda de veículos há mais aquisição do seguro. Os Estados que menos coletaram com o DPVAT foram Sergipe, com cerca de 363 milhões, e Alagoas, que apesar dos altos índices de violência, teve aproximadamente 408 milhões de bilhetes pagos.

Figura 15 – Arrecadação do Seguro DPVAT na Região Nordeste (2010 - 2018).



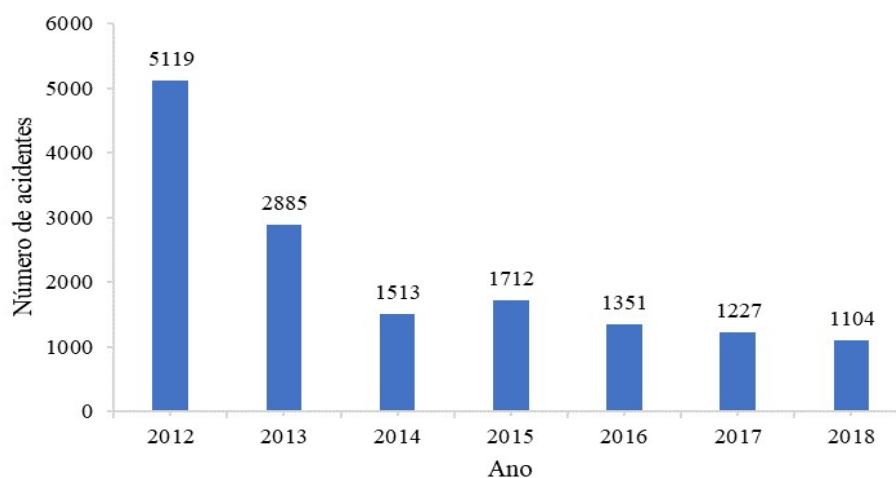
Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada na SUSEP.

A Figura 16 mostra a quantidade mensal de acidentes de trânsito, de janeiro de 2012 a dezembro de 2018, em Sergipe. Observa-se que, mensalmente, foi registrado um comportamento de oscilação nas taxas. O mês de março de 2012 foi o que obteve o maior índice de acidentes no estado com 21,7%, apresentando uma queda em maio com -37,3% e novamente um aumento no mês de julho com 7,8%. Houve uma queda de -3,1% no mês de abril de 2013. Ao decorrer dos anos, o percentual de acidentes vem oscilando, de janeiro de 2014 a dezembro de 2018, apresentando uma queda no mês de julho de -22,8%, em 2018.

Figura 16 – Quantidade de Acidentes de Trânsito Mensais em Sergipe (2012 - 2018).

Fonte: Elaborada pela autora (2019), baseada no Detran/SE.

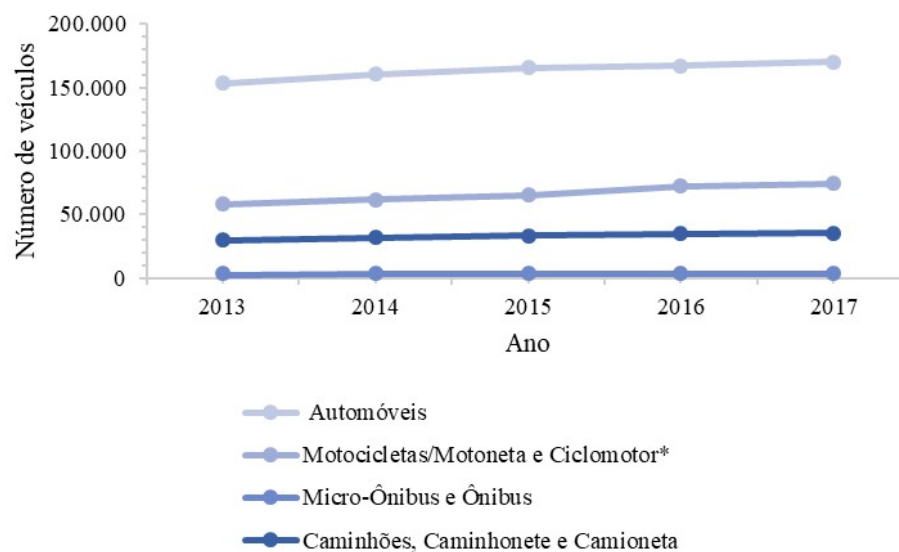
A Figura 17 mostra a quantidade de acidentes de trânsito entre os anos de 2012 a 2018 em Sergipe. Percebe-se que, anualmente, o número de incidentes apresenta um comportamento de oscilação entre os anos. 2012 foi o ano que apresentou um maior número de ocorrências, com 5.119. Em 2014, houve uma redução, com um total de 1.513, sendo que uma das causas prováveis na diminuição dos acidentes pode estar relacionada à efetividade das ações de fiscalização e multas mais severas aplicadas pela Lei Seca, mesmo assim, o total de acidentes aumentou para 1.712 no ano seguinte. Já o ano de 2018 apresentou uma menor diminuição, com 1.104 ocorrências.

Figura 17 – Quantidade de Acidentes de Trânsito Anuais em Sergipe (2012 - 2018).

Fonte: Elaborada pela autora (2019), com base no Detran/SE.

Na Figura 18, observa-se a evolução da frota de veículos na Cidade de Aracaju nos anos de 2013 a 2017. Percebe-se que no ano de 2017, os automóveis apresentaram um crescimento superior às motocicletas, motonetas e ciclomotores. Os micro-ônibus e ônibus se mantiveram constantes durante todo o tempo e os caminhões, caminhonetes e camionetas apresentaram um menor crescimento.

Figura 18 – Evolução na frota de veículos em Aracaju (2013 - 2017).



Fonte: SES (Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão).

11. CONCLUSÕES

Em virtude dos fatos mencionados, o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículo de Via Terrestre - DPVAT foi criado com o objetivo de amparar e proteger todas as vítimas de incidentes de trânsito com veículo automobilístico, de forma direta ou indireta, tendo suas compensações pagas independente da responsabilidade de culpa dos envolvidos pelo acidente ou reconhecimento do veículo responsável pelo dano provocado.

Tendo em vista o crescente aumento no número de indenizações pagas aos motociclistas com o DPVAT, sendo as principais indenizações deste seguro, nos últimos anos, as motocicletas vêm percorrendo o caminho oposto da evolução da frota de veículos, já que se esperava com o aumento da frota de automóveis em 2018, que os índices de mortalidade registrados com os acidentes de trânsito fossem superiores aos das motocicletas, mas isto não ocorreu. A falta de equipamentos de proteção nas motocicletas vem gerando uma alta probabilidade de acidente, comprometendo seu condutor com alguma sequela ou até mesmo cessando com sua vida. Por este motivo, verificou-se no ano de 2018, que o Estado de Roraima é o que mais indenizou as vítimas de acidentes, com 160. No primeiro semestre de 2019, as motocicletas tiveram o maior número de indenizações pagas. O sexo masculino lidera o percentual de indenizações, apresentando um comportamento mais agressivo no trânsito com 88% para os casos de falecimentos e 79% invalidez definitiva. O sexo feminino teve o menor número de indenizações, sendo pagas 12% em casos de falecimento e 21% invalidez definitiva.

Em virtude dos elevados gastos provocados pelos acidentes de trânsito, os donos de veículos contratam, de forma facultativa, os seguros complementares, não somente para se proteger e resguardar as demais vítimas de acidentes, mas também para se assegurar com danos corporais ou gastos materiais. No entanto, antes de contratar o seguro, é necessário avaliar o custo benefício que o aumento de uma cobertura pode oferecer, levando em consideração os altos custos provocados com o sinistro.

Em relação aos seguros obrigatórios, verifica-se que estes já fazem parte da cultura dos cidadãos, já que ao decorrer dos anos, as seguradoras vem se adequando a realidade dos seus consumidores, incentivando o crescimento do mercado segurador.

Identifica-se nos anos de 2013 a 2014 que o seguro DPVAT obteve o maior número de sinistros pagos, em torno de R\$ 3 bilhões, indicando um crescente aumento no número de

fraudes aplicadas ao seguro. Em 2014, as vítimas que tiveram o maior número de sinistros pagos com o DPVAT foram os motoristas, pois são as vítimas mais expostas ao risco e há gradativamente um aumento no número de veículos adquiridos. Com relação às faixas etárias, os cidadãos com idade entre 25 e 34 anos são os que mais foram indenizados com o seguro no primeiro semestre de 2019, com 40.675 compensações pagas, percebe-se que já passa da metade o número de compensações pagas no ano anterior que é de 71.536.

A evolução nas normas do seguro obrigatório DPVAT passou a dar mais transparência e adaptação à lei 6.194/74 para todas as vítimas de incidentes de trânsito. Nos últimos anos, sua função de assistência social vem suprindo e beneficiando de forma justa até aqueles que não contribuem com suas arrecadações e são amparados com reembolsos, de acordo com o grau de gravidade da sequela sofrida.

Os dados também revelam que os acidentes de trânsito nos últimos anos, vêm registrando um comportamento de oscilação nas taxas de acidentes. No ano de 2012, foi registrado o maior número de acidentes com 5.119, sendo que o mês de março deste ano obteve a maior taxa de acidente no estado, com 21,7%. De 2014 a 2018 houve uma queda, resultado das frequentes campanhas educativas, fiscalizações e multas mais severas aos condutores, sendo registrado no mês de julho de 2018 uma taxa de -22,8%. Verificou-se nos anos de 2012 a 2017, que a Região Sudeste é a que mais registrou acidentes com vítimas fatais, pois é a região mais populosa do Brasil e há uma maior movimentação econômica, totalizando para o sexo masculino 69.174 e para o sexo feminino 16.059 vítimas fatais.

Por fim, conclui-se que no Brasil, o período correspondente aos anos de 2014 a 2016 alcançou o maior número de arrecadações com o seguro, cerca de R\$ 8 bilhões. Em relação aos sinistros pagos as vítimas de acidentes, foram gastos uma média de R\$ 3 bilhões, de 2013 a 2014. O Estado da Bahia, na Região Nordeste, é o que mais arrecadou com o seguro, em torno de R\$ 1 bilhão, visto que é o estado mais habitado da região. Nos anos de 2010 a 2018, São Paulo foi o estado que obteve mais arrecadação com o seguro, cerca de R\$ 14 bilhões e também o que mais indenizou suas vítimas. Portanto, percebe-se que o aumento no número de arrecadações e o aperfeiçoamento nos controles de ações vem evitando que os pagamentos sejam feitos de forma indevida as vítimas. As pequenas oscilações nos números de sinistros pagos confirmam que os recursos apurados nesses anos tendem a ser mais que suficientes para arcar com as respectivas coberturas do seguro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. **Acidentes de trânsito no Brasil: um atlas de sua distribuição**. Disponível em: < <http://www.abramet.org.br> >. Acesso em: 22 de julho 2019.

Acidentes de Trânsito Atlas da Violência. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/atlasviolencia>>. Acesso em: 02 de setembro 2019.

ALAGOAS (Estado). Secretaria do Estado da Saúde. **Uso do celular ao dirigir é terceira causa de mortes no trânsito**. Alagoas, 26 de julho de 2019. Disponível em: <<http://www.saude.al.gov.br/2019/07/26/uso-do-celular-ao-dirigir-e-terceira-causa-de-mortes-no-transito>>. Acesso em: 22 de julho 2019.

ANDRADE, Luciene Vieira de. **Análise das variações do custo dos seguros obrigatórios nos contratos de financiamento imobiliário: análise em seis instituições financeiras atuantes no DF**. 2015.

ANDRADE, M.S.; JORGE, H.M.M. Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. **Rev. Saúde Pública**, v. 35n. 3, p. 318-320,1998.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO / 2018 (ANO BASE 2017). Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão. Disponível em: <http://transparencia.aracaju.se.gov.br/wpcontent/uploads/2018/10/ANUARIO_2018_Ano_Base_2017.pdf>. Acesso em: 06 de agosto 2019.

ARENA, Marco. Does Insurance Market Activity Promote Economic Growth? A cross-country study for industrialized and developing countries. **Journal of Risk and Insurance**, v. 75, p. 921-946, 2008.

BACCHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluísio JD. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Revista de Saúde Pública**, v. 45, p. 949-963, 2011.

BATISTA. Maickel Ewerson; MYRRHA. Luana Junqueira Dias. Uma análise dos custos gerados pelos acidentes de trânsito no Brasil ao Sistema Único de Saúde e o seu financiamento pelo seguro DPVAT (2005-2011). **Revista Debate Econômico**, v. 4, n. 1, p. 78-92, 2016.

BIEL, Sibeles Luzia. **Percepção de Fatores e Situações de Risco em Motoristas Infratores**. 2007. 70. Dissertação de Pós-Graduação em Psicologia da Saúde – Universidade Metodista de São Paulo, São Bernardo do Campo, 2007.

BLOISE, Walter. **Seguro obrigatório e direito sumular**. Rio de Janeiro: Forense. 1979. 116 p.

BOLETIM ESTATÍSTICO DPVAT. Especial – 10 anos. 2018. Seguradora Líder - DPVAT. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim%20_ESPECIAL%2010%20ANOS.pdf>. Acesso em: 07 de outubro 2019.

BOLETIM ESTATÍSTICO DPVAT. Seguradora Líder – DPVAT. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Centro-de-Dados-e-Estatisticas/Boletim-Estatistico>>. Acesso em: 08 de outubro 2019.

BOLETIM ESTATÍSTICO DPVAT: O seguro do Trânsito. Ano 06 – Volume 04, ano de 2016 Seguradora Líder - DPVAT. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim-Estatistico-Ano-06.pdf#zoom=80>>. Acesso em: 09 de setembro 2019.

BRANCO, Elcir Castello. **Seguro obrigatório de responsabilidade civil e dos proprietários de veículos automotores**. Livraria e Editora Universitária de Direito, 1976.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Requerimento de Instituição de CPI n. 19, de 9 de dezembro de 2015. Requer-se a criação de Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de investigar denúncias e supostas irregularidades na concessão do seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres - DPVAT. Deputada Federal Raquel Muniz. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2058418>>. Acesso em: 12 de agosto 2019.

BRASIL. Conselho Nacional de Seguros Privados. **Resolução CNSP n. 014, de maio de 1978**. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=18206>>. Acesso em: 22 de agosto 2019.

BRASIL. Conselho Nacional de Seguros Privados. **Resolução CNSP n. 371, de 13 de dezembro de 2018**. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=44963>>. Acesso em: 21 de julho 2019.

BRASIL. **Decreto - Lei n. 73, de 21 de novembro de (1966a)**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0073.htm>. Acesso em: 10 de agosto 2019.

BRASIL. **Decreto - Lei n. 61.867, de 11 de dezembro de (1967b)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d61867.htm>. Acesso em 08 de agosto 2019.

BRASIL. **Decreto - lei n. 814, de 04 de setembro de (1969c)**. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-814-4-setembro-1969-360346-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10 de agosto 2019.

BRASIL. **Decreto n. 6.999, de 06 de novembro de 2009.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6999.htm>. Acesso em: 23 de agosto 2019.

BRASIL. **Decreto n. 85.266, de 20 de outubro de 1980.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D85266.htm>. Acesso em: 23 de agosto 2019.

BRASIL. **Lei n. 4.591, de 16 de dezembro de (1964a).** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4591.htm>. Acesso em: 22 de agosto 2019.

BRASIL. **Lei n. 6.194 de 19 de dezembro de (1974b).** Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/l6194.htm>. Acesso em: 22 de agosto 2019.

BRASIL. **Lei n. 8.441 de 13 de julho de (1992c).** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8441.htm#art1>. Acesso em 21 de julho 2019.

BRASIL. **Lei n. 11.482, de 31 de maio de (2007d).** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11482.htm>. Acesso em: 10 de agosto 2019.

BRASIL. **Medida Provisória n. 340, de 29 de dezembro de 2006.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Mpv/340.htm>. Acesso em: 12 de agosto 2019.

BRASIL. Polícia Federal - PF. **PF realiza operação de combate à fraude de R\$ 28 milhões em seguro DPVAT.** Comunicação Social da Polícia Federal em Montes Carlos. 13 abril 2015. N.p. Disponível em: <<http://www.pf.gov.br/agencia/noticias/2015/04/pf-prende-quadrilhaque-fraudava-seguro-dpvat>>. Acesso em : 12 de agosto 2019.

BRASIL. Superintendência de Seguros Privados. **Circular SUSEP n. 106, de 22 de setembro de 1999.** Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=7575>>. Acesso em: 21 de julho 2019.

BRASIL. **SUSEP – Superintendência de Seguros Privados.** Disponível em: <<http://www.susep.gov.br>>. Acesso em: 21 de agosto 2019.

BRASIL. SUSEP. Superintendência de Seguros Privado. **DPVAT.** Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/setores-susep/cgpro/dpvat>>. Acesso em: 13 de julho 2019.

BRASIL. SUSEP. Superintendência de Seguros Privado. **RURAL.** Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/informacoes-ao-publico/planos-e-produtos/seguros/seguro-rural>>. Acesso em: 13 de julho 2019.

BRASIL. SUSEP. Superintendência de Seguros Privados. Informações úteis. **Automóveis.** Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/informacoes-ao-publico/planos-e-produtos/seguros/informacoes-uteis>>. Acesso em: 02 de agosto 2019.

BRASIL. Tribunal de Contas da União - TCU. Relatório de auditoria. Seguro DPVAT. Relatório de Auditoria (RA) no processo n. 030.283/2012-4, acórdão n. 2609/2016 - Plenário. Relator: Ministro Bruno Dantas. DJ, 11 outubro 2016. Disponível em: <<https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/TC%2520030.283%252F20124/%2520/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/3/sinonimos%3Dfalse>>. Acesso em: 12 de agosto 2019.

BRASIL. Tribunal de Contas da União – TCU. Solicitação do Congresso Nacional. Auditoria na atividade reguladora e fiscalizadora da SUSEP sobre a administração do seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres (DPVAT). Solicitação do Congresso Nacional (SCN) no processo n. 032.178/2017-4, acórdão n. 42/2018 - Plenário. Relator: Ministro José Múcio Monteiro. DJ, 17 janeiro 2018. Disponível em: <<https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/42%252F2018/%20/DTRELEVANCIA%20desc,%20NUMACORDAOINT%20desc/0/%20?uuid=e7bc2780-e87b-11e9-b8e3-4d0c246ab5bf>>. Acesso em: 12 de agosto 2019.

BRITTO, Paulo Augusto Pettenuzzo de; ROCHA, Carlos Henrique. Fragilidades do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) sob o Ponto de Vista do Beneficiário. **Revista Brasileira de Risco e Seguro**, v. 8, n. 15, p. 23-36, 2013.

CABRAL, Juscelino Rodrigues. **Serviço social e o trânsito com ênfase no seguro DPVAT**. Monografia (Graduação em Serviço Social)–UNIGRAN-Faculdade de Direito, 2010.

CFM. Conselho Federal de Medicina. **Em dez anos, acidentes de trânsito consomem quase R\$ 3 bilhões do SUS**. 22 de maio de 2019. Disponível em: <https://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28254:2019-05-22-21-49-04&catid=3>. acesso em: 22 de agosto 2019.

CONTADOR, Cláudio R.; FERRAZ, Clarisse B. **Penetração de Seguros e Preço de Apólices**. Estudos Funenseg, Rio de Janeiro, p. 5-19. 2002.

CRUZ, Marco José Andrade. **Os impactos dos acidentes de trânsito por lesão corporal na vida dos vitimados em face ao controle social do Estado**. 2013. Tese de Doutorado. Dissertação (Mestrado)–Universidade da Amazônia, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano.

DADOS ABERTOS – Acidentes. Polícia Rodoviária Federal. Disponível em: <<https://portal.pr.f.gov.br/dados-abertos-acidentes>> . Acesso em: 09 de outubro 2019.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Estatísticas da frota de veículos no Brasil**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em 22 de agosto 2019.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). Anuário Estatístico do Denatran, 2009. Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest), Brasília, DF, 2009. Disponível em: <<https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordaocompleto/TC%2520030.283%252F20>>

124/%2520/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/3/sinonimos%3Dfalse>. Acesso em: 12 de julho 2019.

DORNELAS, L. F. (Org). **Reabilitação de vítimas de acidentes de trânsito na cidade de Uberlândia**. In: FERREIRA, D.L.; RIBEIRO, L. A. Acidentes de trânsito em Uberlândia: ensaios da epidemiologia e da geografia. Uberlândia: Aline, p.89-93, 2006.

DPVAT 40 anos: em seguro em evolução, 2015.

DUARTE, Filipe Coelho de Lima; JÚNIOR, Luiz Carlos Santos. Análise Estatística e Atuarial do Mercado de Seguro DPVAT. **Revista Evidenciação Contábil & Finanças**, v. 3, n. 3, p. 55-67, 2015.

ELIAS, C. A. Algo Mais: **A Revista de Pernambuco**. Disponível em: <<http://www.revistaalgomais.com.br/classes/gerarPdfNot.php?not=567>>. Acesso em: 22 de fevereiro 2019.

ESTATÍSTICA de Acidente de Trânsito. Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe. Disponível em: <http://www.detran.se.gov.br/novo_estatistica.asp>. Acesso em 08 de outubro 2019.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto “Coca” et. al. **Segurança viária**. São Carlos, SP: Suprema Gráfica e Editora, 2012.

FERREIRA, Taciana Fernandes Araújo et al. Estudo da gravidade dos pacientes vítimas de acidentes de trânsito atendidos pelo hospital de clínicas de Uberlândia de dezembro de 2005 a março de 2006 segundo índices de trauma. **Bioscience Journal**, v. 25, n. 2, 2009

FILHO, Luiz Tavares Pereira. **DPVAT: Um Seguro em Evolução**. O Seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas. Rio de Janeiro: Renovar, 2013.

FREITAS, E. D. et al. Evolução e distribuição espacial da mortalidade por causas externas em Salvador, Bahia, Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 4, p. 1059-70, 2000.

GAMEIRO, Augusto Hauber. **A demanda por seguro e o roubo de cargas no transporte rodoviário brasileiro**. Rio de Janeiro: Fundação Escola Nacional de Seguros, 1999.

GARCIA, Alline Rizzie Coelho Oliveira. **O seguro DPVAT na atualidade, conceito, finalidade, normatização e entendimento do Superior Tribunal de Justiça**. 2018.

GEIST, Vitor Henrique. **Financiamento habitacional e as opções de taxas de juros**. 2008.

GOLD, P. A. **Segurança de Trânsito: aplicações de engenharia para reduzir acidentes**. Washington, D.C. BID, 1998. 211p.

GOLIAS, Andrey Rogério Campos; CAETANO, Rosangela; VIANNA, Cid Manso de Mello. Caracterização e custos de acidentes de motocicleta com vítimas atendidas em regime de

hospitalização no município de Paranavaí-PR no ano de 2007. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, v. 23, p. 1123-1146, 2013.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Departamento Nacional de Trânsito. Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais brasileiras caracterização, tendências e custos para a sociedade: **Relatório de Pesquisa**. Brasília (DF): IPEA, 2015.

JORGE, M. H. P. M. Mortes de motociclistas ultrapassam de pedestres no Brasil. **Revista Abramet**, v. 29, n. 1, p. 34-7, 2012.

JÚNIOR, Eurico Honorato de Sousa. **Quatro particularidades do Seguro DPVAT e a cobertura para suicídio**. Anais da Semana Científica do Curso de Direito da Unetri, n. 1, p. 373-382, 2013.

JÚNIOR, Romualdo T. França. Porque os acidentes ocorrem. **Na visão da Engenharia de Tráfego**. Seminário Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito. Florianópolis, 2003.

KELLY, Bruno. **Seguro contra incêndio: falta adesão**. Revista Emergência. Edição março de 2018. Entrevista concedida a Bruna KLASSMANN. Disponível em: <http://www.revistaemergencia.com.br/materias/conteudo/seguro_contra_incendio:_falta_ade_sao/JajbA5>. Acesso em: 22 de fevereiro 2019.

LIVRETO DPVAT. Seguro DPVAT uma conquista, um direito. 5ª. ed. – dezembro de 2017. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Livreto-DPVAT.pdf>>. Acesso em: 05 de junho 2019.

MACHADO, ADRIANE PICCHETTO. **Comportamento e trânsito. Palestra Proferida no II Encontro de Questões e Desafios do Trânsito, 06.10.94**. Publicado na Revista Argumento – PUC - PR, ano XIV, nº 18, junho de 1996.

MAGELA, GERALDO. **Detran alerta para o uso de celular ao volante**. DETRANTO. Departamento de Trânsito do Tocantins, 16 de novembro de 2017. Entrevista concedida a Wilma Araújo. Disponível em: <<https://detran.to.gov.br/noticia/2017/11/16/detran-alerta-para-o-uso-de-celular-ao-volante/>>. Acesso em: 22 de agosto 2019.

MARTINS, João dos Passos et al. **Seguros obrigatórios**. 1996.

MARTINS, Rafael Tárrega. **Seguro DPVAT: Seguro obrigatório de veículos automotores de vias terrestres**. 3ª. ed. Campinas, SP: Servanda, 2008, p.22.

MARTINS, Rafael Tárrega. **Seguro DPVAT: Seguro obrigatório de veículos automotores de vias terrestres**. 4ª ed. Campinas, SP: Servanda Editora, 2009.

MARTINS. Rafael Tárrega. **O seguro DPVAT e a MP 340/2006 (Lei nº. 11.482/2007)**. Disponível em: <<http://www.segurodpvat.com/site/artigos/35-artigos/64-o-seguro-dpvat-e-amedida-provisoria-3402006-lei-no-114822007>>. Acesso em: 13 de julho 2019.

MASCARENHAS, Márcio Dênis Medeiros et al. **Violência contra a pessoa idosa: análise das notificações realizadas no setor saúde**. Ciências Saúde Coletiva, São Paulo, v. 9, n. 17, p.2331-2341, jul. 2012.

MENDONÇA, Lucas Nunes et al. **A natureza jurídica do seguro obrigatório DPVAT e do repasse ao Estado de parte da sua arrecadação**. 2018.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Seis características das mortes violentas no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 26, n. 1, p. 135-140, 2009.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA DA FAZENDA. **CNSP aprova redução média de 63,3% do valor do DPVAT em 2019**. 13 de dezembro de 2018. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/noticias/2018/dezembro/cnsp-aprova-reducao-media-de-63-3-do-valor-do-dpvat-em-2019>>. Acesso em: 10 de setembro 2019.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Homens são os que mais morrem de acidentes de trânsito. 24 de maio de 2019**. Disponível em: <<http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45466-homens-sao-maiores-vitimas-de-acidentes-no-transito>>. Acesso em: 09 de setembro 2019.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Um em cada cinco brasileiros afirma dirigir usando o celular. 24 de junho de 2019**. Disponível em: <<http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45539-um-em-cada-cinco-brasileiros-afirma-dirigir-usando-o-celular>>. Acesso em: 29 de agosto 2019.

MIRANDA, Maria Bernadete; RODRIGUES, Luiz Eduardo Miranda. Contrato de transporte aéreo: aplicabilidade do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor. **Revista Virtual Direito Brasil**, 2009.

MITSUI, Sumitomo Seguros. **Condições contratuais, seguros de responsabilidade civil facultativa de veículos – RCFV**. Julho de 2018. Disponível em: <http://www.msig.com.br/WFContent/SubPortals/Raiz/201807_Cond_Contrat_RCF.pdf>. Acesso em: 10 de setembro 2019.

MOLINA, André Araújo. **Sistemas de responsabilidade civil objetiva e os acidentes de trabalho**. Sistemas de responsabilidade civil objetiva e os acidentes de trabalho, 2013.

MORAIS, E. M. de. **Nível de atenção e sinais e sintomas de estresse em motoristas com e/ou sem infrações e acidentes**. 2011. 127 p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2007.

NOGUEIRA, Lucio Paulo. **Prática, Processo e Jurisprudência – Seguro Obrigatório** / Paulo Lúcio Nogueira. – Curitiba – PR : Juruá Editora, 1978. Volume 32.

NOVENTA, Andrey Evandro. **A percepção dos consumidores da companhia aérea gol sobre os reflexos da crise aérea**. 2007.

OLIVEIRA, B. F. M.; PAROLIN, M. K. F.; TEIXEIRA, E. V. J. **Trauma: Atendimento Pré-hospitalar**. 2 ed. São Paulo: Atheneu, 2007.

OLIVEIRA, Celso Marcelo de. **Contrato de seguro: interpretação doutrinária e jurisprudencial**. Campinas: LZN, 2002, p.105.

OLIVEIRA, Erica Diniz; DUARTE, Danielle Cavalcante. Uma análise jurídico-econômica dos objetivos regulatórios do Seguro DPVAT. **Economic Analysis of Law Review**, v. 8, n. 2, p. 275-298, 2017.

OLIVEIRA, M. C., & SOUZA, L. C. **Causas externas: investigação sobre a causa básica de óbito no Distrito Federal**, Brasil. Epidemiol. Serv. Saúde, Brasília, vol. 16, n. 4, out/dez 2007, pp. 245-250.

OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. Fatores associados ao óbito de motociclistas nas ocorrências de trânsito. **Rev. Esc. Enferm USP**, São Paulo, v. 46, n. 6, p.1379-86, 2012.

OMS - Organização Mundial da Saúde, BRASIL. **Folha informativa – Acidentes de trânsito**. fevereiro de 2019. Disponível em: <https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779>. Acesso em: 22 de agosto 2019.

OMS – **Organização Mundial da Saúde. Relatório Global o Estado da Segurança Viária** 2015. Genebra-Suíça, 2015.

RELATÓRIO DE DEMONSTRAÇÕES ANUAIS 2012 SEGURADORA LÍDER - DPVAT. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/setoressusep/cgsoa/coaso/arquivosdemonstracoesanuais/201206/0327%201%20Seguradora%20Lider%20dos%20Consortios%20DPVAT%20%20%20Demonstracoes%20Contabeis%20Junho%202012.pdf/view?searchterm=contribuição%20dpvat>>. Acesso em: 02 de agosto 2019.

RELATÓRIO ANUAL 2018 SEGURADORA LÍDER-DPVAT. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/RelatorioAnual/RELATORIO%20ANUAL_2018_WEB.pdf>. Acesso em: 08 de setembro 2019.

SEGURADORA LÍDER – DPVAT: pagou mais de 434 mil indenizações às vítimas de acidentes de trânsito em 2016. Seguradora Líder. 28 de junho de 2017. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Release/28-06-17-Seguradora-Lider-DPVAT-pagou-mais-de-434-mil-indenizacoes-as-vitimas-de-acidentes-de-transito-em-2016.pdf>>. Acesso em: 09 de setembro 2019.

RESENDE, Paulo de Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato de. **Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento**. SIMPOI-Simpósio de administração da produção, logística e operações internacionais, FGV, 2009.

RIBEIRO, MSM. **DPVAT: Um Seguro Desconhecido**. Monografia em Direito. Universidade Federal De Rondônia – UNIR. Cacoal - Rondônia, 2008.

ROBERTS, I., 1995. What does a decline in child pedestrian injury mean? **American Journal of Public Health**, 85:268.

ROZESTRTEM, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. EPU – Universidade de São Paulo, 1988. p.08.

SADO, M. J.; MORAIS, F. D.; VIANA, F. P. Caracterização das vítimas por acidentes motociclísticos internadas no hospital de urgências de Goiânia. **Revista Movimenta**, v. 2, n. 2, 2009.

SAMPAIO, Luiza. Secretaria do Estado da Saúde. **Estudo da Secretaria de Estado da Saúde apresenta cenário preocupante dos acidentes de trânsito em Sergipe**. Informe sobre acidentes de trânsito em Sergipe. 21 de setembro de 2016. Disponível em: <https://www.saude.se.gov.br/?p=5696>. Acesso em: 20/09/2019.

SANTOS, Mirely Ferreira dos. **Acidentes de Trânsito: Um estudo sobre as características das vítimas atendidas em um Hospital Geral de Roraima**. Dissertação de Mestrado em Gestão de Sistemas de Saúde – Universidade Federal de Roraima, Bela Vista, 2016.

SANTOS, Ricardo Bechara dos. **Direito de seguro no novo Código civil e legislação própria**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

SANTOS, Ricardo Bechara. **Os seguros obrigatórios no Brasil**. 12 de abril de 2017. Disponível em: <http://www.sindicatodasseguradorasrj.org.br/2017/04/12/os-seguros-obrigatorios-no-brasil/>. Acesso: 20/08/2019.

SCARPASSA, Marco Antônio. **DPVAT: Reflexões sobre prescrição e decadência e os interesses das vítimas de acidentes de trânsito**. Jus Navigandi, Teresina, ano, v. 11, 2007.

SILVA, P. H. N. V. **Violência e morte no trânsito: associações ignoradas na prevenção dos acidentes com motociclistas**. Recife: UFPE, 2013.

SILVA, Wagner Fonseca Moreira da. **Avaliação do dano corporal no Brasil. O caso dos acidentes de viação**. Mestrado em Ciências Forenses. Universidade do Porto. Portugal, 2011.

SULAMÉRICA. **Responsabilidade Civil do Transportador, aquaviário (carga), carga aéreo (carga), rodoviário (carga), viagem internacional, danos à carga transportada, viagem internacional, danos a pessoas, desaparecimento de carga**. Março de 2010. Disponível em: <file:///C:/Users/ozane/AppData/Local/Temp/Manual_RC%20Transportador-1.pdf>. Acesso em: 12 de setembro 2019.

SURA. **Condições contratuais, seguros sura responsabilidade civil geral**. 2018. Disponível em: <http://www.segurossura.com.br/documentos/sinrescivil/Condicoes_Gerais-RC.pdf>. Acesso em: 29 de agosto 2019.

VALLER, Wladimir. **Responsabilidade civil nos acidentes de trânsito**. Campinas. E. V. Editora, 1998. p. 398.

VASCONCELLOS, Eduardo A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos–ANTP**, ano, v. 30, p. 31, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo Prolivros, 2005.

VASCONCELLOS, EA. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. São Paulo: Manole; 2013.

VIEIRA, Rita de Cássia Almeida et al. Relevamiento epidemiológico de los accidentes motociclistas atendidos en un Centro de Referência de Trauma de Sergipe. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, v. 45, n. 6, p. 1359-1363, 2011.

WASELFISZ, J. J. **Mapa da Violência 2012: Os Novos Padrões da Violência Homicida no Brasil**. São Paulo: Instituto Sangari, 2012.

WASELFISZ, J.J. **Mapa da Violência 2013- Acidentes de trânsito e motocicletas**. Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americano – CEBELA. FLACSO Brasil, 2013. Disponível em: <[http:// www.mapadaviolencia.org.br/mapa2013_motos.php](http://www.mapadaviolencia.org.br/mapa2013_motos.php)>. Acessado em 13 de agosto 2017.

WHO - World Health Organization. **Injuries and Violence: The Facts**. Geneva: World Health Organization; 2014. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44288/1/9789241599375_eng.pdf>. Acesso em: 29 de agos2019.

XAVIER, Ricardo. Aspectos operacionais e econômicos. **DPVAT: um seguro em evolução**. O Seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas. Rio de Janeiro: Renovar, 2013.

ZIMMERMANN, C. **O lado oculto dos acidentes de trânsito**. 2008. 59 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Psicologia) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande/MS, 2008.

ANEXOS

ANEXO A – Quadro dos percentuais de Danos Corporais referente a Medida Provisória 451/2008.

Danos Corporais Totais Repercussão na Íntegra do Patrimônio Físico	Percentual da Perda
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambos os membros superiores	100
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambas as mãos ou de ambos os pés	
Perda anatômica e/ou funcional completa de um membro superior e de um membro	
Perda completa da visão em ambos os olhos (cegueira bilateral) ou cegueira legal	
Lesões neurológicas que cursem com:	
(a) dano cognitivo-comportamental alienante	
(b) impedimento do senso de orientação espacial e/ou do livre deslocamento corporal	
(c) perda completa do controle esfíncteriano	
(d) comprometimento de função vital ou autonômica	
Lesões de órgãos e estruturas crânio-faciais, cervicais, torácicos, abdominais, pélvicos ou retro-peritoneais cursando com prejuízos funcionais não compensáveis de ordem autonômica, respiratória, cardiovascular, digestiva, excretora ou de qualquer outra espécie, desde que haja comprometimento de função vital	
Danos Corporais Segmentares (Parciais) Repercussões em Partes de Membros Superiores e Inferiores	Percentuais das Perdas
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros	

superiores e/ou de uma das mãos	70
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros inferiores	
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos pés	50
Perda completa da mobilidade de um dos ombros, cotovelos, punhos ou dedo Polegar	25
Perda completa da mobilidade de um quadril, joelho ou tornozelo	
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dentre os outros dedos da Mão	10
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dos dedos do pé	
Danos Corporais Segmentares (Parciais) Outras Repercussões em Órgãos e Estruturas Corporais	Percentuais das Perdas
Perda auditiva total bilateral (surdez completa) ou da fonação (mudez completa) ou da visão de um olho	50
Perda completa da mobilidade de um segmento da coluna vertebral exceto o sacral	25
Perda integral (retirada cirúrgica) do baço	10

ANEXO B

Conforme, o **ANEXO B**, do art. 4º da Resolução 154/2006, estarão cobertas as seguintes modalidades de transportes automobilísticos:

I – Categoria 1: automóveis particulares;

II – Categoria 2: táxis e carros de aluguel;

III - Categoria 3: ônibus, microônibus e lotação com cobrança de frete (urbanos, interurbanos, rurais e interestaduais);

IV - Categoria 4: microônibus com cobrança de frete, mas com lotação não superior a 10 passageiros e ônibus, microônibus e lotações sem cobrança de frete (urbanos, interurbanos, rurais e interestaduais);

V - Categoria 9: motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares; e

VI - Categoria 10: máquinas de terraplanagem e equipamentos móveis em geral, quando licenciados, camionetas tipo "pick-up" de até 1.500 kg de carga, caminhões e outros veículos.

Parágrafo único. A Categoria 10 inclui, também:

I - Veículos que utilizem "chapas de experiência" e "chapas de fabricante", para trafegar em vias públicas, dispensando-se, nos respectivos bilhetes de seguro, o preenchimento de características de identificação dos veículos, salvo a espécie e o número de chapa;

II - Tratores de pneus, com reboques acoplados a sua traseira destinados especificamente a conduzir passageiros a passeio, mediante cobrança de passagem, considerando-se cada unidade da composição como um veículo distinto, para fins de tarifação;

III - veículos enviados por fabricantes a concessionários e distribuidores, que trafegam por suas próprias rodas, para diversos pontos do País, nas chamadas "viagens de entrega", desde que regularmente licenciados, terão cobertura por meio de bilhete único emitido exclusivamente a favor de fabricantes e concessionários, cuja cobertura vigorará por um ano;

IV - Caminhões ou veículos "pick-up" adaptados ou não, com banco sobre a carroceria para o transporte de operários, lavradores ou trabalhadores rurais aos locais de trabalho; e

V - Reboques e semi-reboques destinados ao transporte de passageiros e de carga.